

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

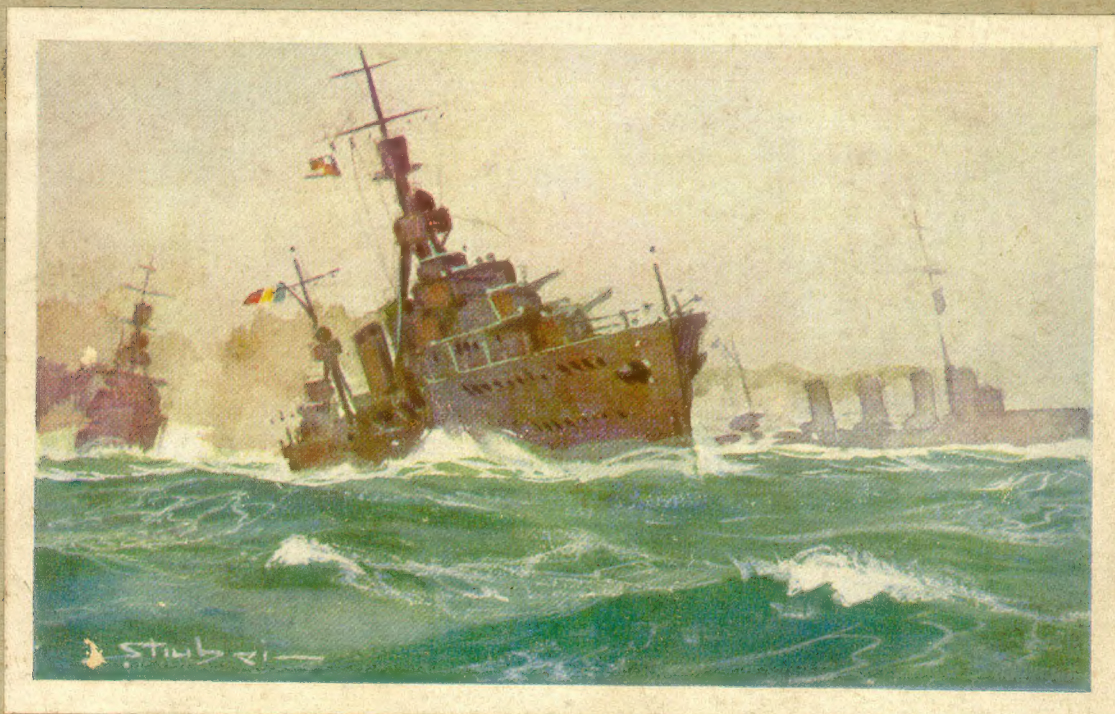


REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APA

Anul I No. 1

Noembrie 1931

=====
Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine,
navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor,
hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice
=====



„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă....”

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

<i>Primul cuvânt</i>	Liga Navală Română
<i>Evenimente din marina națională</i>	Jean Bart
<i>Navigația Comercială Maritimă</i> . .	Comandor C. Boerescu
<i>Navigația Dunăreană</i>	Comandor Teodorescu Angelo
<i>Navigația de plăcere</i>	J. B.
<i>Porturile față de Economia Țării</i> . . .	Ing. C. Mihalopol
<i>Din viața marinarilor</i>	Cabestan
<i>La gura Dunării (Literatură)</i>	Jean Bart
<i>Pescăria și Piscicultura în Marea Neagră</i> . . .	Ciorpac

Cronica: *Să luăm aminte la ce fac alte Ligi Navale; Salvismar (Salvarea); Al XV-lea Congres Internațional de Navigație; Cum s'a înființat „Clubul Nautic Dunărean din Giurgiu; Cercetașii de apă; O vitrină marină.*

Recenzii. Informații. Noutăți. Poșta Ligei Navale.

Directorul Revistei: Comandor EUG. BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Locot. ȘTIUBEI D.

Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI



PRIMUL CUVÂNT

Încă o revistă?

Da.

Nu avem prea multe?

Nu, pentrucă ne lipsește tocmai revista care ne trebuie.

Liga Navală Română, până acum, n'a avut o publicație periodică, prin care să comunice cu toți membrii, să îmbrățișeze toate chestiunile maritime și fluviale, să orienteze, să lege și să strângă rândurile celor cari umblă pe ape, celor cari au interese pe ape și celor cari iubesc apa, atrași de magia și orizontul mării.

Au apărut și dispărut pe rând cele câteva reviste de marină, cari luptând cu greutate, făcând sacrificii, s'au putut menține câțva timp la suprafață.

Să cuvine a recunoaște și a prețui munca și râvna înaintașilor noștri, cari au navigat adesea împotriva curentului, înfruntând cu bărbăție valurile și vânturile din prova, pe care vremea le ridicau împotriva.

Prima revistă «Marina», apărută prin anul 1897, era o foaie clandestină, socotită ca o revistă de critică subversivă.

Autoritățile superioare de pe acea vreme nu admiteau o activitate extra-militară — deși foarte patriotică — începută de un mănunchiu de tineri marinari, cari se încercau să arăte în lumina adevărului nevoia ce avea statul să creeze o marină națională.

Idialiștii inițiatori erau urmăriți.

Revistă interzisă din oficiu.

O luptă stearpă în serviciul unei cauze pierdute? Nu credem.

Ecoul luptei acelor campioni — uitați astăzi — a vibrat prelung în opinia publică, ajungând până la cei ce dețineau cheile viitorului acestui popor.

Și un mare pas înainte s'a făcut prin organizarea navigației maritime și fluviale, după care a urmat crearea escadrei de monitoare pe Dunăre.

Luptă, apostolat, jertfe, isbândă... așa erau vremurile, dar ce devotament... ce avânt tineresc...

Vremurile s'au schimbat. Autoritățile superioare au ajuns să prețuiască și să ajute chiar o activitate de largă propagandă pentru luminarea marelui public dar... entuziasmul, avântul de altă dată a scăzut. Farul idialului, care călăuzea drumul spre țărnul dorit, abia mai licărește pe linia orizontului întunecat.

Prin anul 1900 apare în București «Revista Maritimă», publicație condusă de Comandamentul Marinei, având în vedere complectarea instrucției tehnice a ofițerilor, mai mult decât propaganda.

În 1913 apare pentru scurt timp în Galați «Revista Marină», o propagandă scrisă în limba română și franceză. Tot în același an apare în Brăila o admirabilă «Revistă a Porturilor și a Navigației Comerciale».

După războiu, prin 1920, apare în Brăila, pentru scurt timp, o altă «Revistă Maritimă».

Inspectoratul Marinei Militare scoate, în 1925, la București «Buletinul Marinei», pe care îl transformă în «Revista Marinei», publicație trimestrială pentru cultura navală a ofițerilor.

În același an apare la București «Revista Bursei și a Marinei».

Nu se pot tăgădui marile foloase aduse de aceste publicații în diferite cercuri, dar ele se adresau la un mic număr de specialiști, având în general un caracter tehnic și nu de popularizare.

Revista de față se adresează marelui public pentru popularizarea cunoștințelor navale. Scrisă pe înțelesul tuturor, ea va căuta să grupeze toate

ramurile de activitate românească pe apă: marina militară, comercială, navigație de plăcere, viața porturilor, pescărie, literatură marină, sport nautic și turism de apă.

«România Maritimă și Fluvială», organ de propagandă a Ligei Navale Române, va fi o tribună liberă, deschisă celor cari vor să-și spună cuvântul pentru a lumina opinia publică asupra tuturor chestiunilor navale, pentru a apăra interesele comerțului pe apă, pentru a descolta și propaga în masele populare iubirea și cultul mării — căci marea, oglinda infinitului, a exercitat întotdeauna asupra omului cea mai puternică a reacție din toate fenomenile naturii.

Pare că numai de câți-va ani Românii au descoperit marea. Trebuie să ne bucure creșterea exodului populației în spre plajele însorite ale Mării Negre.

La Grande nourrice, cum o numea Michelet, atrage mii de copii la sânul ei bogat, hrănește plămânii cu aerul ei salin, mărește vitalitatea fizică și morală, oțelește voința, dă sănătate, putere, viață.

Această pornire a generoasei tinereți către orizontul albastru, trebuie orientată, canalizată și organizată.

Liga Navală Română, privind cu încredere în viitor, caută să cultive, să răspandească și să întreție

viu spiritul și interesul public pentru marea și binefacerile ei.

Numai prin o continuă propagandă în toate păturile sociale se poate forma o conștiință, o doctrină navală românească, ajungând până la acea politică de apă pe care geniul politic al marelui om de stat M. Cogălniceanu, de acum un veac, o prevăzuse.

Liga Navală Română, care a lansat această nouă revistă expediind-o în larg, vrea să deschidă drumuri noi.

Va isbuti?

Încearcă.

Drumul pe hartă s'a tras.

Știm capul la compas.

Sa-l urmărim încordați, stăpâni pe roata cârmei.

Vom ajunge cu bine la liman?

Vom ajunge să aruncăm ancora în portul pe care nu-l vedem decât cu gândul?

Că orizontul se arată a fi întunecat... vedem și noi, dar știm că în larg nu poate veșnic să fie vreme bună... la drum oricând fi-i gata de furtună...

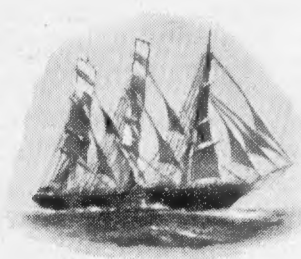
Ancora sus!

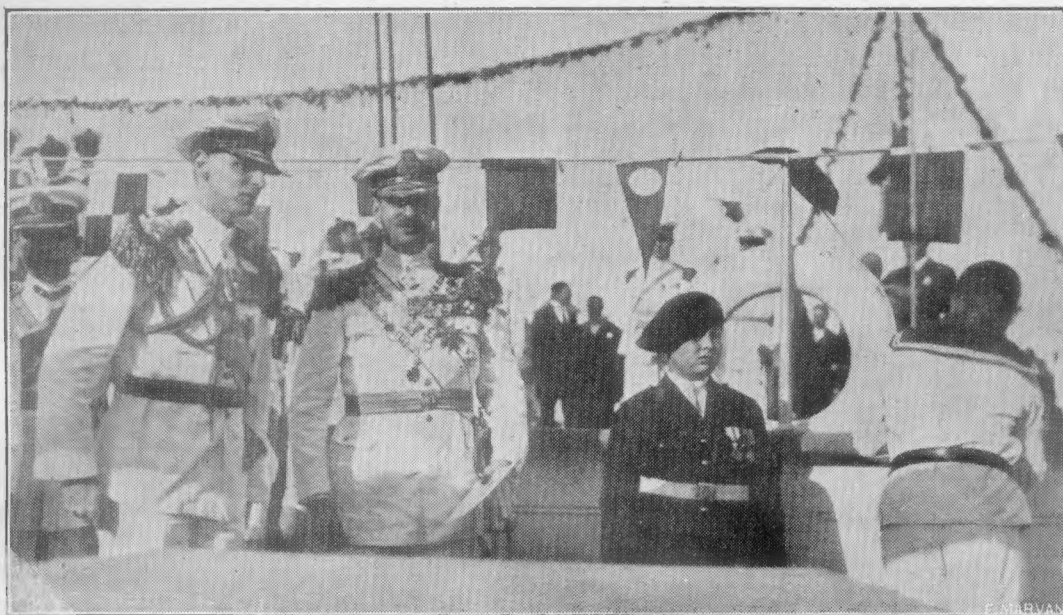
Întindeți velele!

Încet înainte!

Pe drum!

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ





Evenimente din Marina Națională

— Escadra de Dunăre a fost decorată —

Tinăra noastră marină a fost în cursul acestui an onorată și răsplătită printr'un înalt gest Regal.

Liga Navală Română, care urmărește toate manifestările nautice, trebuie să lumineze opinia publică românească asupra acestui eveniment de mare importanță pentru viața noastră națională.

*

Astăzi, când omenirea îngrozită de cataclismul războaielor își îndreaptă ochii spre idilul păcii, noi Românii, cari prin luptă ne-am întregit neamul, trebuie să ne întrebăm căutând în urmă spre trecutul istoric :

Fost-am noi un neam războinic și hrăpăreț ?

Războinic — da.

Hrăpăreț — nu.

Dacă ne-am războit veacuri de-a rândul a fost ca să apărăm, să ne păstrăm ființa pe colțul acesta de pământ, unde mâna Domnului ne-a răsădit.

Cuceriri n'am urmărit niciodată.

Cu îndârjire însă ne-am apărat întotdeauna sărăcia și nevoile și neamul — căci țările aceste au stat în drumul tuturor răutăților, cum scrie un cronicar moldovan.

Pe poarta aceasta deschisă între cotul Carpaților și apa Dunărei, s'au perindat în cursul vremurilor atâtea seminții atrase de mirajul Bizanțului.

Dar noi am rămas pe loc, legați de pământ ; că dintr'un început am fost aci neamul de baștină și de continuitate, înfipt cu adânci rădăcini în locul acesta, la răscrucea drumurilor dintre Răsărit și Apus.

Intre sapă și armă s'a oțelit neamul nostru pentru că veșnic a slujit ca post înaintat, santinelă neadormită la granița dinspre Răsărit a continentului. Românii, putem

spune, au fost și sunt încă, *Grănicerii* Europei, însărcinați cu paza civilizației apusene.

În piept am primit de atâtea ori loviturile valurilor năvălitoare cari amenințau să înec Europe. Pentru sângele românesc care a curs din belșug, pentru cumplitele pustiiri ale țărilor noastre în luptele cu Turcii și Tătarii, avem tot dreptul, ca apărători, la recunoștința țărilor apusene.

Și... astăzi chiar... santinela română de pe granița Nistrului, neclintită la postul ei străvechiu, cu ochii țintă la Răsărit, veghează încă pentru apărarea civilizației europene.

*

Nu avem tradiții de stat maritim.

Firul istoric ne-a fost tăiat și viitorul nostru naval a fost îngropat de vijelia otomană.

Urmele unei marine moldovenești s'au pierdut în ceața vremurilor.

Dovezi vor fi rămas poate prin hrisoavele prăfuite ale vechilor arhive din Stambul, Genova și Veneția.

Vitregia timpurilor ne-a ținut veacuri departe de căile deschise ale mării și ne-a curbat pe brzada plugăriei.

Dar în epoca de renaștere și de independență, prin fatala noastră situație geografică, am fost nevoiți să ne apărăm hotarele de apă.

Totuș, războiul de întregirea neamului ne-a surprins dezarmați la mare. La Dunăre însă forțele noastre navale și-au făcut pe deplin datoria.

Pentru purtarea ei în războiu escadra de *monitoare* și *vedete*, a fost decorată.

Ce-a făcut escadra de Dunăre ca să merite această distincție ?

Încă înainte de intrarea noastră în acțiune, escadra românească a impus respectarea neutralității Dunărei flotei austriace, care voia să coboare fluviul pentru ca să atace, pe Ruși, în sudul Basarabiei.

După intrarea în acțiune, escadra de monitoare a ținut în respect tot timpul flota austriacă, împedcând-o de a ieși din adăpostul ostroavelor, ca să coboare Dunărea pentru a da ajutor armatei de invazie.

Turtucaia n'a putut fi cucerită din spre apă, ea n'a căzut decât împresurată din spre uscat.

În cursul luptelor din Dobrogea armata noastră și-a asigurat flancul drept pe escadra de Dunăre.

„Sprijin puternic ne-a fost dat în acele grele zile escadra de Dunăre, care cu artileria sa de bord, ziua și noaptea, a făcut imposibilă strecurarea inamicului prin istmul dintre Dunăre și Balta Baciului. Escadra ne-a asigurat perfectă liniște la aripa noastră dreaptă” declară un distins șef de stat major al trupelor cari au luptat în Dobrogea.

O prețioasă mărturisire ne vine și din afară.

În memoriile conducătorilor armatei inamice se repetă constatarea că înaintarea dealungul Dunărei era complet interzisă de escadra monitoarelor românești.

Avem tot dreptul să ne întrebăm azi: Cum s'ar fi desfășurat operațiile din Dobrogea dacă în locul flotei rusești, care a stat mută la ancoră în portul Constanța, am fi avut o escadră românească de mare pentru a interzice, ca și cea de Dunăre, înaintarea inamicului de-alungul litoralului?

Când Rușii, grăbiți, s'au retras abandonând Dobrogea,

trecând fluviul pe podurile întinse de marina noastră, escadra de monitoare a fost nevoită să urmeze retragerea la gurile Dunărei.

Și numai sub protecția escadrei s'au scurs, sub fo-

cul bateriilor inamice de pe malul drept al fluviului, imensele convoae de sute de vase încărcate cu grâne, cari au hrănit armata de pe front și întreaga populație din Moldova.

Dobrogea ocupată de armate. Delta și gurile Dunărei au rămas până la urmă în stăpânirea marinei noastre. Lupta dela Vilcov între escadra română și cea rusă, superioară în număr, a făcut să

se curețe Dunărea de forțele bolșevice și să capturăm un mare număr de vase cu tunuri, arme și muniții.

Pentru aceste fapte de arme săvârșite pe apele bătrânei Dunări, de strămoșească pomenire, escadra de monitoare și vedete a fost decorată la fel cu regimintele oștiri de uscat cari s'au distins în lupte.

„Sunt fapte ce vor rămâne adânc săpate în cartea neamului, a zis M. S. Regele Carol al II-lea decorând escadra de Dunăre”.

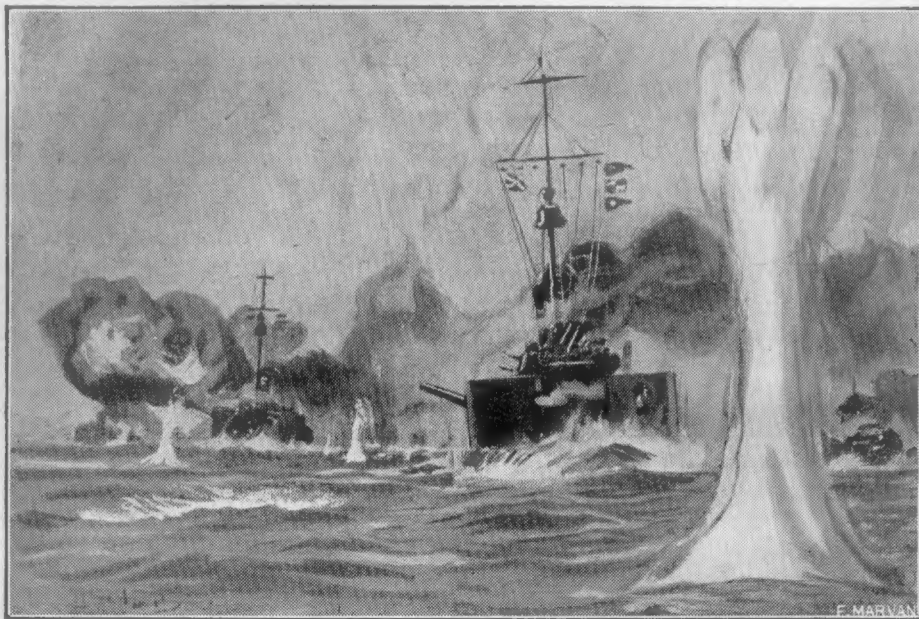
19 ofițeri, 14 maiștri, 352 de marinari a fost tributul de sânge pe cari tânăra noastră marină l-a dat pentru întregirea neamului.

Liga Navală Română, pentru a perpetua memoria eroilor marinari, a răspândit și în

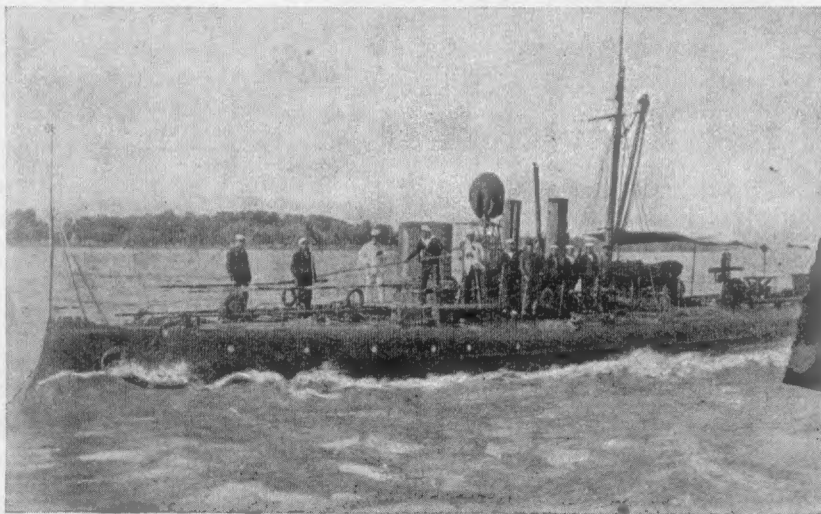
lumea porturilor noastre nobilul gest de pietate, după o veche tradiție maritimă:

Odată pe an, la 15 August, ziua Marinei, se aruncă jerbe, coroane și ancure de flori în mare și Dunăre, pentru cei fără morminte... pierduți în adâncul apelor.

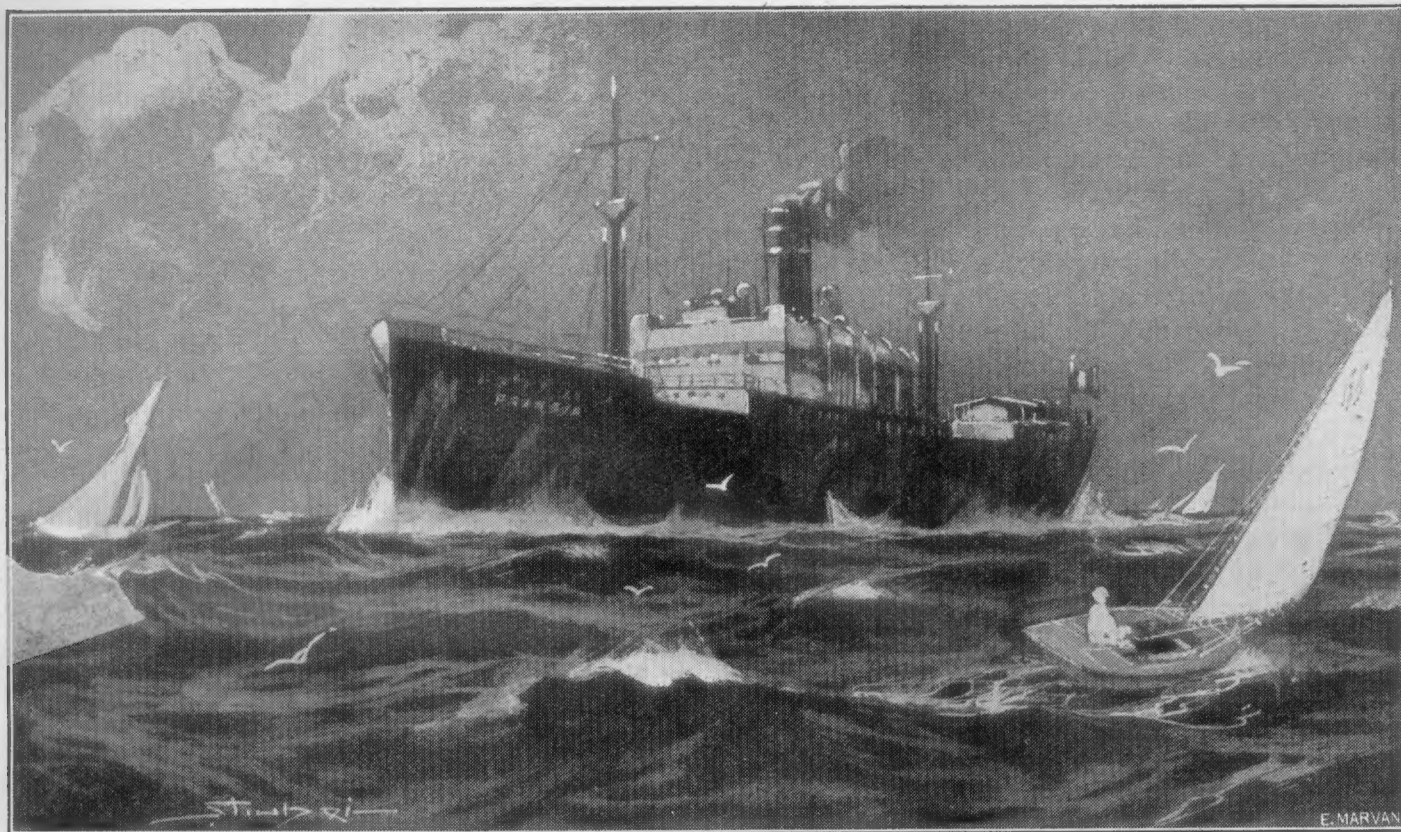
JEAN BART



Monitoarele în lupta de la Rașova.



O vedetă de Dunăre.



Cargobotul „Prahova” al societății „România.”

NAVIGAȚIA COMERCIALĂ MARITIMĂ

Ce s'a făcut în alte țări și ce am făcut noi.

Marina comercială are de obiect transportul mărfurilor produse în țările industriale spre regiunile cari le importă, și cari la rândul lor exportă produsele solului. Nesfârșite caravane de furnici plutitoare duc zi și noapte, pe mări și pe oceane, produse industriale spre a fi schimbate cu produse agricole, miniere și fermiere. Tot marina comercială prin uriașe vapoare, rezezi și confortabile, adevărate orașe plutitoare, transportă neconținut mii și zeci de mii de călători și emigranți.

Industria transporturilor — nu comerțul maritim — își are origina în secolul al 16-lea. Olanda a fost prima țară care a pus temelia acestei industrii speciale, construind și exploatând vase de transport pe mare, în condiții economice convenabile.

Până la mijlocul secolului al 19-lea, transporturile maritime s'au făcut numai cu vase cu vele. Costul transportului, sau navlul, era ridicat pentru că pe de-o parte mărfurile transportate erau în cantități mici, iar pe de altă călătoria dura luni de zile; din această ultimă cauză nu se putea transporta decât mărfuri rezistente, care nu se stricau pe mare.

Adevărata industrie mare a transporturilor maritime începe de la 1850, când propulsiunea cu vapori a înlocuit

propulsiunea cu vele care punea pe navigatori la discreția vântului.

Introducerea mașinilor pe vasele maritime dă un impuls enorm, nu numai industriei și comerțului de mare, dar și celui de uscat. Extracția cărbunului din mine ia o dezvoltare însemnată, se creiază industrii noi în Anglia și Olanda, apoi în Franța, Germania și Statele-Unite, în vederea exportului căutându-se debușeuri noi în toate părțile lumii pentru produsele acestor industrii. Materiile prime din cele mai depărtate locuri ale globului sunt aduse regulat și repede la locul de utilizare. Construcțiile vaselor de mare din fier și apoi din oțel, creiază mai întâi în Anglia, apoi în Franța, Germania și Statele Unite, enorme uzine de produs fier din minereuri în cea mai mare parte importate. Transportul cerealelor, minereurilor, lemnului, cer vase din ce în ce mai încăpătoare, din care cauză navlul se ieftenește în beneficiul consumatorilor, atât pentru produsele agricole, cât și pentru cele industriale.

Cea mai mare flotă maritimă comercială o are astăzi Anglia, numărând 15.000 vase cu 22 milioane tone registru brut, adică 62 milioane metri cubi capacitate. Imediat vin Statele-Unite, dar abia cu 11 milioane tone, iar

toate celelalte țări la un loc însumează aproximativ 30 milioane tone registru brut. Între acestea intră și România cu 67.000 tone, cu toate sacrificiile făcute de Stat în decurs de 30 ani.

Pe măsură ce marina comercială se dezvoltă, țările maritime înțeleg tot mai mult importanța ei. A transporta în câteva zile mii de tone de petrol din America în Anglia și mii de tone de mașini din Anglia în Indii, e un fapt care merită toată atențiunea. Navigația aeriană va scurta distanțele pentru poștă și călători de clasă, dar nici odată nu va fi utilizată pentru transporturi în masă, cari cer capacități mari și mijloace de propulsie economică. Vor zbura hidroavioane cu zeci de tone de greutate, dar nu se vor transporta economic milioane de tone de marfă decât pe vase modern utilizate și mișcate cu motoare economice.

Situația preponderentă a marinei comerciale britanice nu se datorește numai faptului că posedă fierul și cărbunele, căci sunt țări cari le au pe amândouă dar n-au marină comercială, după cum sunt țări cari n-au nici fier, nici combustibil și nici producțiune de exportat, totuși au o marină comercială importantă. Primul element care favorizează dezvoltarea marinei este situația geografică și în special întinderea coastelor. Japonia, Anglia, Grecia, Norvegia, Italia, țări insulare și peninsulare, sunt vii exemple. Inițiativa acestor popoare de marinari, născuți și crescuți în greutățile și pericolele mării, ajutată de energia și capacitatea armatorilor și constructorilor de vase, de încrederea capitalului și înțelegerea conducătorilor țării lor, a făcut mai mult pentru dezvoltarea marinei comerciale decât posesiunea fierului și a combustibilului.

Prima țară care a legiferat o protecție a marinei comerciale a fost Anglia, și nu e de mirare că Anglia posedă astăzi cea mai mare flotă de comerț. Anglia a acordat primele subvenții constructorilor și armatorilor de vase rapide, și tot Anglia a stabilit prin convenții cu dominiioanele ei că serviciile poștale să se facă numai de pavilionul englez.

Când marina comercială engleză a ajuns covârșitoare Anglia a cerut și obținut prin tratate internaționale, ca toate pavilioanele maritime să se bucure de egalitate de tratament în toate porturile și drumurile mărilor să fie deschise vaselor de orice naționalitate.

Deși în timpul războiului mondial Anglia a suferit cele mai mari pierderi, marina comercială engleză și-a păstrat întâietatea.

În 1920 Anglia promulgă legea „*Trade Facilities Act*” prin care acordă societăților de navigație și armatorilor, împrumuturi amortisabile în 6—20 ani, cu dobândă foarte mică. Sunt societăți engleze cari și-au construit o întreagă flotă de vase noi cu motoare Diesel, numai cu ajutorul acestor împrumuturi.

După războiul mondial Statele-Unite ale Americii de Nord au început să dea o mare dezvoltare marinei co-

merciale, în scop de a scăpa de tributul pe care îl plăteau pavilionului englez, sub formă de navlu. În 1914 flota comercială a Statelor-Unite era de 1.500.000 tone registru brut, iar în 1930 ea se ridică la aproximativ 11 milioane tone.

Vasele construite de Shipping Board (Direcția Marinei) în timpul și cu ocazia războiului, au fost bune numai pentru transporturi militare, fiind fără valoare comercială. Multe din aceste vase au fost demontate, multe alte transformate, însă exploatarea lor fiind oneroasă și deficitară, Shipping Board caută a le trece armatorilor particulari, în condițiile legii Jones-White, fără mult succes.

În Franța marina comercială s'a bucurat de o protecție deosebită cu începere de la 1793, când a luat ființă legea de protejire inspirată de Actul de Navigație al lui Cromwell din 1651. În 1826 protecția marinei comerciale franceze ia un caracter și mai sever contra celorlalte pavilioane ce atingeau porturile franceze și contra construcțiilor ce se făceau în Anglia de către armatorii francezi.

Cu tot acest protecționism, marina de comerț franceză nu a luat o dezvoltare proporțională cu interesele maritime și coloniale ale Franței. Cauza e naturală. Franța nu e o țară de insulari siliți să trăiască din exploatarea mării.

Italia, atât înainte cât și după război, a dat o mare importanță construcțiilor maritime din care trăesc șantierele italiene. Legiuri protectoare n'au lipsit și s'au făcut mari sacrificii bugetare. Prima lege de protecție s'a votat în 1885 în spiritul legislației maritime franceze, și prevedea prime pentru construcții în șantierele naționale și prime de navigație pentru armatori.

Prin decretele din 1923 și 1926 s'au determinat liniile subvenționate și cuantumul subvențiilor acordate acestor linii. Totalul subvențiilor pe 1929/30 se ridică la 225 milioane lire italiene.

Institutul de credit naval are un capital de 100 milioane lire — fixat prin legea din 1929 — dar poate emite obligațiuni garantate de stat până la un miliard lire. Împrumuturile se acordă armatorilor pe 10—20 ani, cu dobândă de 2% sub scontul oficial.

În 1929 s'a mai acordat armatorilor italieni, printr-o lege specială, bonificații pentru vitează la vasele puse în construcție în șantierele italiene în cursul anului 1930, în plus o scutire de impozite pentru vasele rapide pe primii șase ani de serviciu efectiv.

Industria transporturilor sub pavilion român este de dată recentă. Prima lege prin care Ministerul Lucrărilor Publice e autorizat a înființa un serviciu de navigație fluvială și maritimă, a fost votată în 1888; ea a rămas însă neaplicată.

Tocmai în 1895, când s'a inaugurat podul Regele Carol I, Direcția generală a R. M. S. a fost autorizată prin Înaltul Decret Regal din 28 Aprilie, să înființeze un ser-

viciu de navigație care să lege Constanța cu Orientul și Dunărea cu Arhipelagul. Din creditul de 2,5 milioane lei s'au cumpărat vaporul „Meteor” care a început cursele Constanța-Constantinopol și vaporul „Medea” care a inaugurat linia Brăila-Constantinopol. Acesta e începutul serviciului românesc de navigație maritimă.

În 1896 Direcția Generală a C. F. R. sub care trecuse serviciul de navigație, închiria vaporul „Cobra” tot pentru linia Constanța-Constantinopol, iar în 1896 cumpără vaporul „Ignazio Florio”, denumit „Principesa Maria”. Tot în același an, la 5 Mai, s'a votat legea care a dat o adevărată dezvoltare Serviciului Maritim Român. Din creditul de 10 milioane lei deschis odată cu această lege, s'au construit 5 cargobote de câte 3500 tone d. w. și vaporul de călători și poștă „Regele Carol I”. Un nou credit de 4 milioane se votează în Mai 1898, destinat a acoperi costul construcției a încă 3 vapoare necesare pentru prelungirea liniei Constanța-Constantinopol până la Alexandria (Egipt). S. M. R. nu s'a putut însă folosi de acest credit, care a fost anulat în urma crizei din 1900. Numai după cinci ani, în 1905, se reia firul dezvoltării. S. M. R. se construiește vaporul de călători „România”, iar în anii 1906 și 1907 vapoarele „Impăratul Traian” și „Dacia”, cu care se deservește linia Constanța-Alexandria.

În 1906 S. M. R. se desparte de C. F. R. și se constituie într-o direcție separată în Ministerul Lucrărilor Publice. În 1913 S. M. R. mai face un pas înainte prin cumpărarea cargobotelor „Carpați” și „Bucegi”, de câte 7150 tone d. w. Dar programul de reînnoire a cargobotelor mici și vechi, nu s'a putut realiza.

Ca o manifestare a inițiativei particulare românești în materie de navigație maritimă, se înființează în 1914 Prima Societate Națională de Navigație „România”, cu un capital de 20 milioane lei, care achiziționează 4 cargobote de câte 6500 tone și comandă alte șase în Anglia și Franța. Din cele 4 cargobote date în construcție în Anglia, nu s'a putut căpăta din cauza războiului decât unul singur „Bistrița”, scufundat în Octombrie 1916 de un submarin german, pe când transporta munițiuni la Arhangelsk.

După război se constituiesc încă 2 societăți de navigație: „Maritima” Brăila și „Lloydul Maritim Român”, cari nu au însă lungă viață.

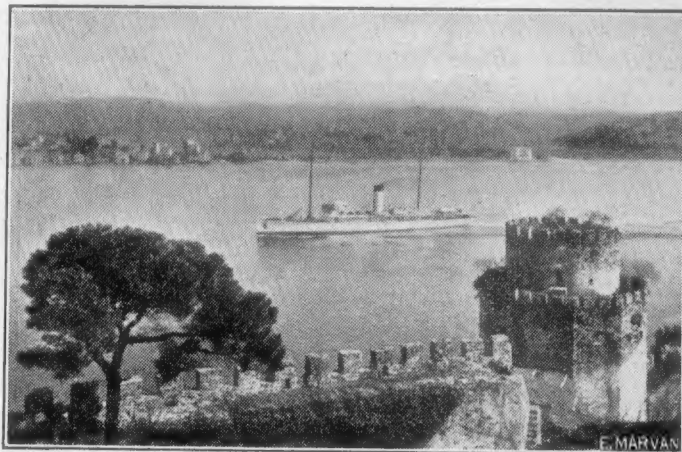
Statul nu a dat absolut nici o atenție și nici o încurajare navigației maritime particulare; chiar Serviciul maritim nu s'a bucurat de vre-o deosebită solitudine din partea lui.

Vapoarele „Dacia”, „Impăratul Traian”, „Carpați”, „Bucegi”, s'au plătit din împrumuturile făcute de S. M. R. la Cassa de Depuneri și Consemnațiuni, în baza legii fondului de asigurare din 1898, modificată în 1902, 1905 și 1906. În baza acestei legi Cassa de Depuneri avansa Ministerului Lucrărilor Publice suma necesară pentru construcția sau cumpărarea de vase, cât și pentru înlocuirea

rea sau reparația celor aflate în serviciu, până la cifra maximă de 4.500.000 lei. Sumele astfel avansate se restituiau Cassei de Depuneri cu o dobândă de 5%.

Putem spune că adevărata lege care a asigurat dezvoltarea Serviciului Maritim Român, a fost *legea fondului de asigurare*, căci creditele acordate în 1895 și 1896, prin cari s'a pus temelia serviciului de navigație maritimă, nu au fost urmate regulat de alte credite cu cari să se reînnoiască flota serviciului de Stat. Chestiunea principală, aceea a asigurării continuității serviciului prin construcții la timp de vapoare noi, nu a preocupat însă niciodată pe cei în drept, cu toate memoriile ce se întocmeau de direcțiunea acestui serviciu.

Pe când toate armamentele maritime străine construiau cargobote de 6, 7 și chiar 7.500 tone, cu cari luau parte la traficul din Dunăre, S. M. R. se străduia tot cu aceleași 5 cargobote vechi de câte 3000 tone, să țină linia Brăila-Rotterdam. Abia în 1913 îi s'a permis să împrumute de la Cassa de Depuneri, în baza legii fondului de



Pe chebotul „România” al Serviciului Maritim Român.

asigurare, suma necesară pentru cumpărarea celor două cargobote mari de care am amintit, prin cari rezultatul financiar al exploatarei s'a ameliorat puțin. Dar chiar cu aceste două cargobote, S. M. R. nu lua decât 3% din traficul Dunărei, pe când numai partea luată de vasele grecești se ridica la 30%.

Statul a cerut de la navigația maritimă particulară numai impozite și sacrificii, chiar după război, fără a-i acorda cel mai mic avantaj. Despăgubirea primită de la societatea de asigurare de către societatea de navigație „România” pentru vaporul „Bistrița” scufundat în timpul războiului, a fost de 100.000 lire sterline, adică jumătate din costul vaporului „Prahova”, construit în 1922 pentru înlocuirea celui pierdut. Deși autoritățile competente au recunoscut societății „România” dreptul la o despăgubire de 10 milioane lei — cursul lirei sterline fiind atunci de 100 lei — până astăzi societatea nu a primit însă nici cel mai mic avans. Astăzi cursul lirei e de 816 lei, și suma de 10 milioane se reduce la 12.250 lire sterline, pe când costul unui vapor de 6000 tone d. w. acționat prin mo-

toare Diesel, e de 90.000 sterline.

Cu asemenea procedee navigațiunea maritimă românească piere încet, încet. An de an vapoarele sub pavilion român se învechesc și se macină de intemperii și mare, fără a mai vorbi de accidente. Vapoarele sub pavilion român „Oltenia”, „Muntenia”, „Turnu-Severin” și „Împăratul Traian” au dispărut în câțiva ani; iar cele rămase duc greu povara reparațiilor care crește pe fiecare an.

Statul ar trebui să renunțe complet la exploatarea cargobotelor sale, fiindcă prin natura ei această exploatare e prea complexă pentru a putea fi efectuată de stat în mod eficace. În a doua linie statul trebuie să-și modernizeze serviciul de călători Constanța-Orient, sau să renunțe și

la acest serviciu subvenționând o societate care s'ar obliga să-l facă.

Prin legea pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice, din 15 Martie 1929, s'a prevăzut toate posibilitățile teoretice de exploatare a întreprinderilor publice. În practică s'a recurs la regia publică autonomă, deficitele fiind acoperite de stat conform art. 37 din lege. Dar întreprinderile, fie maritime, fie de uscat, cer capital pentru reînnoire, și tocmai acesta e punctul principal pe care nu l'a putut rezolva regia autonomă până acum.

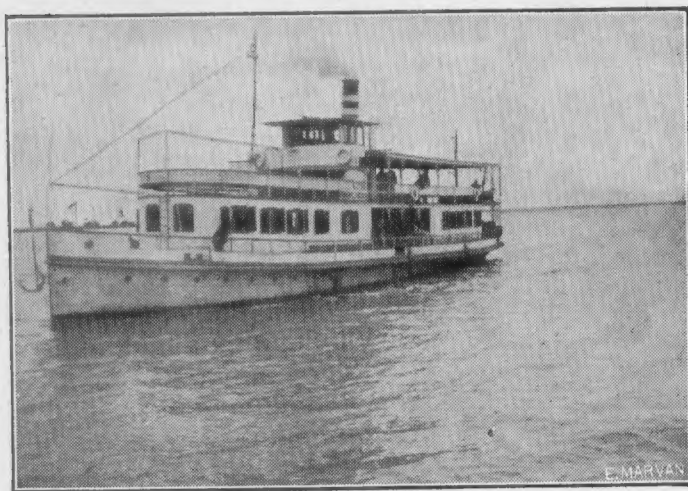
Comandor CEZAR BOERESCU

Directorul Primei Soc. Naționale de Navigație

„România”

Navigația Dunăreană

Trebue să plecăm de la constatarea că: de navigabilitatea Dunării depinde puțința valorificării tuturor produselor țării noastre. Progresul țării e deci strict legat de progresul porturilor și a căilor navigabile.



Vapor de pasageri pe Dunăre.

Două feluri de obstacole — naturale și politice — au împiedecat dezvoltarea navigației dunărene.

Pentru a înlătura obstacolele naturale se cer: bani, pricepere și stăruință.

Lucrările hidro-technice făcute la gura Sulinei, la Porțile de Fier și pe întregul canal navigabil al Dunărei românești, dovedesc victoria omului în luptă cu natura.

Pentru a înlătura obstacolele politice s'a dovedit a fi cu mult mai greu.

După ce Puterea Otomană a închis Dunărea tuturor pavilioanelor, și câteva veacuri acest fluviu n'a rămas decât un Riu Împărătesc, a început o luptă de supremație pe Dunărea între Austria și Rusia.

Ciocnirile, ca și înțelegerile, celor mari se făceau pe

deasupra capetelor celor mici, și navigația dunăreană era fatal în suferință.

A trebuit să vie războiul mondial, care să sguode omenirea din temelii, să schimbe configurația hărții europene, ca să înlătore o parte din obstacolele care împedica soluționarea problemei dunărene.

Prăbușirea celor două mari Puteri riverane la Dunăre a înlesnit prin tratatele de pace stabilirea Statutului, zis, definitiv al Dunărei.

Nu se poate nega folosul care s'a realizat prin aceste noi aranjamente.

Înainte de războiu erau vreo șapte regimuri fluviale, acum sunt numai două:

1) Comisia Internațională a Dunărei (C. I. D) cu sediul la Viena, pentru Dunărea de sus.

2) Comisia Europeană a Dunărei (C. E. D.) cu sediul la Galați, pentru Dunărea de jos.

E drept că am ieșit din starea haotică a Dunărei, dar suntem încă departe de un regim definitiv și unic.

Noul Statut al Dunărei chiar prin Art. 1, proclamă:

„Navigația pe Dunăre este liberă și deschisă tuturor pavilioanelor în condițiuni de completă egalitate pe tot cursul navigabil al fluviului, în așa fel încât nicio deosebire să nu fie făcută în dauna supușilor, bunurilor și pavilionului unei puteri oarecare, între aceștia și supușii, bunurile și pavilionul statelor riverane însuși, sau al statului al cărui supuși, bunuri și pavilion se va bucura de tratamentul cel mai favorabil”.

În acest mod, vechile obstacole dispar, iar navigațiunea pe Dunăre se bucură acum de o mai largă libertate.

Cu toate acestea, din noua concepțiune a libertății navigațiunii pe Dunăre, poate încă isvorî unele conflicte, întrucât în compunerea Comisiunii Europene ca și a Comisiunii Internaționale însărcinate a asigura această li-

bertate, sunt reprezentate națiuni mari neriverane, a căror interese nu concordă totdeauna cu ale riveranilor, care au încă de apărut și anume drepturi ale suveranității lor.

Astfel Anglia și Franța, neriverane, apar imediat după război interesate în navigațiunea pe Dunăre. Englezii în 1920, înființează un Sindicat, „Danube Navigation Company” cu un capital de 1.200.000 lire sterline cumpărând dela statul austriac toate acțiunile Societăților „Bayerischer Lloyd” și „Sud-deutsche”, iar în Societatea austriacă D. D. S. G. interesându-se cu 30% din capitalul ei.

În ce privește pe Franța, ea își constituie după război o Societate de Navigațiune numită „Société Nationale du Danube” S. N. D., alcătuită din parcul foarte numeros de vase (șleपुरi și remorchere) capturate dela Germani, Austriaci și Unguri, de către armata franceză când, după ofensiva trupelor aliate de la Salonic, ajung la Dunăre.

În anii 1924 se ține la Budapesta, din inițiativa acționarilor englezi de la „Danube navigation Company”, o conferință a tuturor Societăților de navigațiune dunărene (mai puțin cele române), cu care ocaziune s'a creat un cartel pentru centrul Europei, care decide sporirea uniformă a tarifului transporturilor, călătorilor și mărfurilor. Acum vr'o doi ani această convențiune este din nou ratificată, baza tarifară este menținută neschimbată; dar adoptând-o numai în unele relațiuni de transport, în conformitate cu împrejurările de concurență. Cu această convenție se extinde uniunea de conlucrare și asupra laturilor comerciale și administrative, în scopul de a realiza cea mai mare economie, prin verificarea lucrărilor raționalizându-le cât mai posibil într'un serviciu comun. Independența pavilioanelor naționale ale Societăților de navigațiune participante rămâne neatinsă.

Societățile ce fac parte acum din această uniune sunt următoarele:

- a) Prima Societate de navigațiune cu vapoare pe Dunăre (D. D. S. G.);
- b) Societatea Anonimă Regală Ungară de navigațiune fluvială și maritimă (M. F. T. R.);
- c) Societatea de navigațiune Bayerischer Lloyd (B. I.);
- d) Societatea Cehoslovacă de Navigație pe Dunăre (C. S. D. P.);
- e) Societatea Sărbă de Navigațiune (S. P. D.);
- f) Societatea Sudgermană de Navigațiune cu vapoare pe Dunăre (S. D. G.);
- g) Societatea Continentală de navigațiune cu motoare din Amsterdam (C. M. S. G.);
- h) Societatea Națională de Navigațiune pe Dunăre (Franceză) din Brăila (S. N. D.).

Ușor se poate deduce cât de izolate rămân întreprinderile românești de navigațiune și cu ce puternică concurență au de luptat.

E natural ca din amestecul acesta al neriveranilor în chestiunile Dunării, poate să dea naștere unor neînțele-

geri în viitor. Aceste neînțelegeri se pot întrezări după acum că se vor produce, atunci când statele neriverane, ce nu sunt obligate la niciun sacrificiu material, vor avea pretențiunea să ceară lucrări tehnice, întrețineri și ameliorarea navigațiunii, cari să se facă de către riveran cheltueli ce vor depăși posibilitățile lor financiare.

În afară de punctul senzibil, chestiunea prelungirii jurisdicțiunei C. E. D. pe distanța Galați-Brăila, sunt încă o serie de chestiuni cari înăbușă dezvoltarea navigației românești pe Dunăre.

Majoritatea vaselor din Dunărea românească nu pot urca fluviul prin Porțile de Fier, pe când toate vasele din Dunărea de sus pot coborî fluviul în porturile noastre.

După război o mare parte din cerealele noastre, în loc de a lua drumul mării, iau calea fluvială spre centrul Europei.

Și această îndrumare va lua proporții cu mult mai mari atunci când lucrările canalului Rin-Dunărea vor fi terminate.

Puternicul Cartel al societăților de navigație din susul Dunărei tinde să acapareze traficul fluvial făcând înlesniri multiple încărcătorilor — avansuri asupra mărfurilor încărcate, asigurări avantajoase, tarife reduse; prin vasele moderne cu motor s'au redus cheltuețele de exploatare.



Remorchiere de Dunăre.

Dreptul de cabotaj între porturile noastre, rezervat pavilionului național, nu ni s'a putut respecta din cauza stăruitoarelor intervenții diplomatice.

Această chestie a Dunărei, în care se întretae atâtea interese, este așa de complicată în cât își fac o iluzie acei care cred că au soluționat-o prin textul unui Statut — chiar dacă se spune că-i definitiv.

Cu drept cuvânt, noi Românii, trebuie să ne întrebăm cum am putea ține pasul în această formidabilă concurență dunăreană?

Ce-i de făcut?

În numerile viitoare vom arăta îndrumările ce credem că Statul ar trebui să le ia pentru asigurarea vieței întreprinderilor naționale de transporturi dunărene.

Comandor M. Theodorescu-Angelo

NAVIGAȚIA DE PLĂCERE

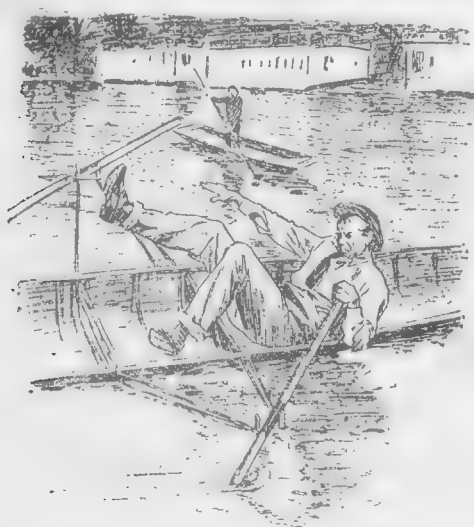
*Nu avem încă.
Dar putem avea.
Și vom avea.*

Canotajul, yachting, sporturi nautice, turism de apă, sunt încă plante exotice în România; prea puțin cunoscute chiar de profesioniștii noștri.

Lumea se înșală. Mulți socotesc sportul nautic un joc periculos, pus alături de aviație, pentru a încerca nervii bogaților Americani. Nu face pentru noi Românii. Cum ar putea să prindă în țara noastră emnamente agricole? Sportul de apă a existat și în lumea veche. Dovezi, istoricii arată că l-au avut în antichitate Egiptenii și Romanii.

Sub forma actuală însă datează din secolul al XVII-lea în Anglia și Olanda.

Primul club nautic s'a înființat la 1720, sub denumirea de *Royal Yacht Club of Cork* în Anglia.



Ageamii.

Cum era firesc, țările cu vechi tradiții maritime au început, astăzi acest sport se află pretutindeni răspândit.

Și nu s'a mărginit numai la mare. Nu se află lac sau riu în Germania fără un club nautic.

Pe oglinda lacurilor elvețiene și italiene se încrucișează în zig-zaguri sute de pânze ca un sbor caprițios de fluturi.

Și la noi s'au făcut câteva timide începuturi. Dificultățile întâmpinate au descurajat repede pe îndrăgneții pionieri ai sportului nautic. Trebuie să recunoaștem însă că sunt obstacole care se pun încă în calea dezvoltării acestui sport la noi.

Dacă litoralul nostru, este admirabil orientat pentru cura de plaje, pentru o navigație de plăcere este foarte puțin ospitalier.

Priviți harta coastei, de la limanul Nistrului până la Kaliacra nu-i nici o perdea care să oprească suflarea vântului de Nord ce vine din stepa rusească.

Navigationa de plăcere are nevoie de cât mai multe locuri de adăpost, mici porturi de refugiu și de mijloace de salvare la îndemână.

Prin crearea de mici porturi pescărești pe coastă, se va înlesni și dezvoltarea navigației de plăcere.

Pescuitul, salvarea și navigația de plăcere, trebuie să meargă mână 'n mână. Direcția Pescăriilor a făcut începutul cu portul *Tusla-Balcic*.

La Inspectoratul Marinei se studiază un proiect de modernizarea mijloacelor de ajutor pentru navigația pe coasta noastră.

Un sentiment de umanitate și o datorie de reciprocitate ne obligă să înființăm și noi posturi de salvare pe litoral, așa cum au toate țările civilizate. Și numai atunci când vom avea coasta organizată se va putea dezvolta navigația de plăcere.

Totuș trebuie să ne bucurăm exodul publicului românesc, care crește în fiecare an, coborând din toate unghiurile țării spre plajele însoțite de la Budachi la Ecrène.

Acest avânt generos către orizontul mării trebuie orientat și canalizat.

Câți știu să profite din plin de frumusețile și binefacerile mării?

*

Nu-i destul să dormitezi tolănit, prăjindu-te la soare...

Plaja-i la fel mai peste tot: un vast bal costumat... halaturi de fantezie, bizare pijamale, umbreluțe multicolore...

O lume pestriță se bălăcește la mal într-o învălmășeală de trupuri goale... Gălăgie asurzitoare, țipete stridente de femei nevrigoase, scîncete de copii cari nu vor să intre, sau nu vor să iasă din apă.

Seara... cazino, tango, ruletă, bulă... faites vos jeux messieurs!... rien ne va plus!...

Inerția obișnuinței, frivolitatea mondenă, teama de necunoscutul mării, îi țin pe toți legați de pământul pe care îl simt sigur sub picioare.

Încearcă a te deslipi odată de uscat. Ieși în larg. Rupe-te pentru un ceas de lume și de minciuna ei cotidiană. Singur, în barca ta, urmează dinamica masei lichide. Întră în misterile naturii primitive... o lume nouă și se deschide înainte... Numai în larg simți toată poezia și voluptatea mării.

Acolo dă drumul lăptășilor în voe, aruncă-ți ochii înapoi la furnicarul omenesc rămas așa de mic pe mal. Poți liber respira. Ca un liberat din lanțuri sorbi aerul sărat și pur care îți umple pieptul. Tăcerea ce stăpânește în larg îți dă o dulce senzație de pace. Legănat pe valuri de smarald te desfătezi în coaja ta de nucă, singur între cer și apă.

Acolo să-ți faci baie. În larg e apa clară. Să vede până la fund. Ți-i frică? Nu știi să înoți? Pune centura de salvare. Ai să te înveți cu gândul că-i tot una să ai doi metri sau două mii de metri adâncime sub picioare.

Și dacă marea începe a se încrunta sub biciul vântului din larg, întinde pânza și prinde vântu 'n ea.

Nu încerca, vislind din răsputeri, să învingi cu forța brațelor suflarea vântului din față. Lasă-te în voia lui, înșală capriciile mării. Să nu te înspăimânte când barca ta se culcă alunecând pe-o coastă cu pânzele umflate. Învață să *gverneze la val*.

Mașina umană trebuie adesea încercată, ca să nu ruginească stând. Fă-i probă și pune-o să lucreze cu toată presiunea și forța ei vitală, în lupte și emoții... ca să încerci fiorul de mândrie, orgoliu de a fi om în fața puterilor naturii.

*

Nu există nici un sport în lume care să dea satisfacții mai complete ca sportul nautic. Vâslind, toți mușchii să pun în mișcare. Elasticitate, supleță, vigoare. Mediul fizic în care se face acest sport e cel mai pur. În larg nu există praf și nici microbi. Plămânii sunt hrăniți cu ozon. Sportul acesta salutar a fost popularizat în toate țările, a intrat în programele școlare și în educația publică.

Excelenta revistă de cultură *Boabe de Griu*, ocupându-se de turismul pe apă, constă cu mulțumire că și la noi încep a lua ființă organizații locale de canotaj, cluburi nautice, excursii pe apă, concursuri de înot... marea intră cu încetul și în sufletul națiunii noastre.

Românii acum au descoperit *marea*, ca pe o nouă țară.

Liga Navală Română, care trebuie să cultive, să răspândească și să întrețină vie dragostea și interesul de apă, salută cu încredere în viitor acest tineresc avânt românesc spre orizontul mării.

Un program de activitate s'a schițat deja. Se va încerca a face legătura cu toate cercurile și organizațiile de sporturi nautice. Revista Ligei intrând în relații cu unele case de construcții navale din țară și străinătate va da lămuriri asupra celor mai potrivite tipuri de imbarcații și condițiile în care se pot lua.

Se vor da premii de încurajare.

Se vor construi garaje pentru păstrarea bărcilor în porturile maritime, de cari membrii Ligei Navale să poată profita.

Pentru răspândirea cunoștințelor elementare teoretice și practice se vor preda cursuri de sporturi nautice.

În acest scop s'a început lucrarea unei *Enciclopedii Marine* de popularizare.

Un concurs cu premii s'a publicat pentru întocmirea unui *Abecedar al Marinarului*; ca manual pentru începătorii amatori de canotaj, servind și pentru cercetașii de apă.



Stăpân pe lopeți.

Va urma călăuza navigației de plăcere pe Dunăre și pe mare.

Liga Navală Română stă la dispoziția organizațiilor, cluburilor nautice și tuturor persoanelor cari iubesc marea și sporturile nautice.

J.-B.

Porturile față de Economia Generală a Țării

Înainte de război România exporta circa 4 vagoane de produse de ale sale pentru un vagon de marfă importată; în 1930 pentru același vagon importat a exportat 12 vagoane din produsele sale (cereale, petrol, lemnărie).

Dacă mărfurile importate, din cauza valorii lor ridicate, își pot permite luxul să intre în țară și pe calea uscatului, exportul produselor noastre nu se poate face decât pe apă.

Progresul țării e deci strict legat de progresul porturilor sale și a căilor navigabile.

De această axiomă a fost pătruns înainte de război Regele Carol I, și grație înaltului Său sprijin s'a putut obține dela toate Guvernele credite din belșug pentru buna dezvoltare a porturilor, și s'a putut crea un

personal selecționat și de elită care să conducă Administrația Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă.

Războiul a cauzat și porturilor pagube importante atât prin distrugeri de instalații cât și prin astuparea cu epave a șenalului navigabil al Dunărei; deoarece însă structura vechei organizații a Administrației a fost păstrată intactă cu același personal disciplinat, și nu s'a aplicat la porturi nici unul din sistemele de reorganizare practicate la alte Administrații ale Statului, s'a reușit în scurt timp ca prin slabele mijloace de care s'a dispus să se readucă exploatarea porturilor la starea antebelică, fără a putea însă face nici un progres apreciabil, întrucât toate atențiunile guvernelor era îndreptată spre calea ferată, a cărei exploatare a revenit la normal mult mai încet.

Dela 1919—1929, nu numai că Statul n'a făcut nici cel mai mic sacrificiu pentru porturi, dar nici nu s'a lăsat acestora libertatea să utilizeze propriile lor venituri, întrucât li s'a impus să acopere din venitul lor deficitul Serviciului Maritim, iar excedentul de venituri, care totuși mai rămânea, a fost luat de Stat.

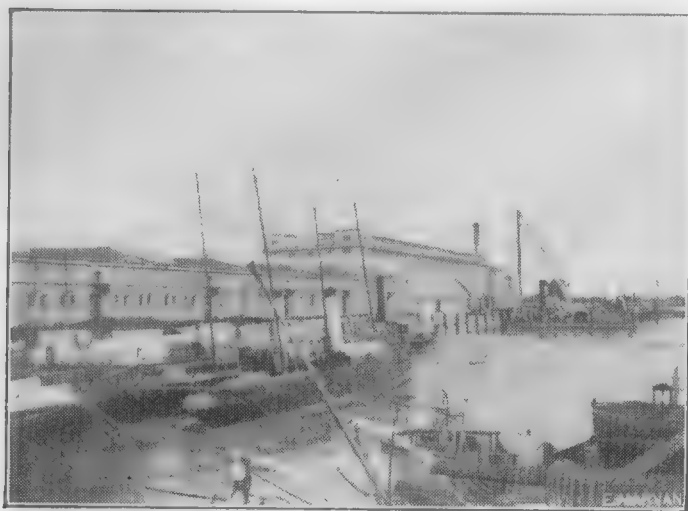
Astfel în acest interval de timp (1919—1929) din venitul de 3.217.956.791 lei produs de porturi :

2.423.836.106 lei s'au cheltuit pentru exploatare și întreținerea curentă.

381.083.511 lei a servit pentru acoperirea deficitelor Serv. Maritim Român.

numai 264.156.899 lei au fost întrebuințați pentru lucrări de refacere și investiții, iar diferența de

148.880.276 lei a fost luată de Stat.



Docurile portului Galați.

Abia în 1929, prin legea monetară, s'a pus principiul că porturile sunt indispensabile progresului economic al țării, și s'a creat Regia Autonomă a Porturilor, Statul luând asupra sa deficitul Serviciului Maritim și înscriind în bugetul Ministerului de Industrie o subvenție de 55 milioane lei pentru acest Serviciu.

Din acea subvenție nu s'a achitat însă decât 41.249.997 lei, sumă care a fost pe de altă parte restituită Statului de Regia P. C. A., care a vărsat Ministerului de Finanțe 50.000.000 lei.

În primul an de funcționare autonomă, Regia P. C. A. a căutat să pună în practică un important program de lucrări pentru ameliorarea porturilor.

Prin aceste lucrări, după cum era și natural, s'a căutat în primul rând să se înlănească exportul principalelor noastre produse, cerealele și petrolul.

S'a executat în 1930 și 1931 (unele lucrări fiind în curs de execuție), lucrări în valoare de 237.000.000 lei din care s'a achitat deja (sau avem disponibil spre achitare pentru lucrări în

curs) 240.000.000 „
rămânând să se achite restul în rate în 1932—1933.

Dintre lucrările executate, cele mai importante pentru înseelnirea exportului cerealelor, sunt instalațiile mecanice ale silozului al III-lea din portul Constanța în valoare de 102.000.000 „
uscătoria de porumb din acel port în valoare de 60.000.000 „
iar pentru petrol sunt în curs de executare sporirea adâncimei intrării portului Constanța, pentru a permite vaselor de tonaj mare să intre în acest port, lucrare în valoare de 25.000.000 „
și o parte din cheul noului mol, destinat a crea un nou basîn de petrol 40.000.000 „

Pentru a evidenția importanța pe care o prezintă pentru economia națională punerea în funcțiune a silozului al III-a dela Constanța, e destul să se știe că între manipulația prin ajutorul silozurilor și manipulația fără siloz e o diferență de preț de peste 2000 lei la vagonul de cereale, diferențe care în primul caz rămân în punga producătorului ; pe lângă aceasta silozul posedând instalații de curățire a cerealelor, acestea pot fi ușor adaptate cerințelor străinătăței.

În ceea ce privește uscătoria de porumb, e destul să se știe că deși suntem prima țară exportatoare de porumb, eram singura care nu posedam o instalație de uscat porumbul, agricultorii noștri trebuind să aștepte cel puțin 6 luni pentru a-și putea valorifica producția lor.

Aceste lucrări sunt neapărat necesare pentru a putea face față exportului de petrol prin Constanța, care s'a dublat în interval de 3 ani, ajungând la 3.500.000 tone în 1931 dela 1.700.000 tone cât era în 1928.

Din cauza acestui trafic atât de intens, bazinul special de petrol din portul Constanța a devenit insuficient, iar pe de altă parte, din cauză că vapoarele petrolifere au în genere actualmente pescaj mare nu pot încărca decât o parte din capacitatea lor, așa că exportul petrolului nostru este stânjenit, și e urgentă nevoie să se construiască încă un bazin special la adâncime mare.

Toate lucrările arătate mai sus ca executate s'au plătit din excedentele anului 1930, care s'au ridicat la suma de 180.000.000 lei, iar cele în curs de executare au fost contractate în vedere că vor putea fi plătite din excedentele viitoare, reducând în vederea obținerii acestor excedente cheltuielile de exploatare și întreținere la ultima extremitate.

În mod normal, atât căile ferate cât și porturile trebuiesc considerate exact pe același plan de importanță în ceea ce privește progresul economic al țării noastre, lucru ce se dovedește în mod evident în momentele de intensificare a exportului de cereale, când între exportatori se încinge

o luptă aprigă, fiecare voină a ajunge cu mărfurile sale în porturile unde există instalații mecanice pentru manipularea și curățirea cerealelor.

E prezentă în mintea tuturor campania pe care a dus-o în ultimii ani fosta Direcțiune Generală C. F. R. pe motiv că porturile nu pot ține pasul căilor ferate în ceea ce privește primirea transporturilor de cereale, campanie care nu s'a putut curma decât prin înființarea de către Guvern a unui Comisar al Cerealelor.

Dat fiind că pentru progresul economic al țării, *desvoltarea porturilor are cel puțin aceeași importanță ca și desvoltarea căilor ferate*, ar fi just să se acorde și porturilor sollicitudinea ce li se acorda înainte de război.

De acest adevăr nu s'a ținut de loc seamă în ultimul timp, căci pe când căilor ferate s'au acordat credite extrem de importante din ultimele împrumuturi, porturilor, nu numai că nu li s'a acordat nici o centimă, dar prin bugetul rectificat pe 1931 li s'a impus să verse Statului suma de 100.000.000 lei, deși în timp de 10 ani (1919—1929) în care interval Porturile nu erau autonome, Statul n'a încasat de pe urma lor decât . . . 148.880.276 lei.

Pentru a face față obligației de a vărsa cele 100.000.000 lei impusă în 1931, Regia P. C. A. trebuie să limiteze lucrările de investiții suprimând construcția noului mol dela Constanța, deci și a noului basin de petrol, deși această lucrare e absolut indispensabilă pentru exportul petrolului.

Având în vedere că lucrările de investiții, executate de Regia P. C. A. prin porturi, au de scop înlesnirea manipulației mărfurilor și eftenirea acestor manipulațiuni. Executarea acestor lucrări e în avantajul producătorilor români cari pot să obțină astfel un preț mai bun pentru

produsele lor, așa că Statul recapătă aceste sume prin câștigul indirect ce se realizează dintr'o valorificare mai rapidă și la preț mai bun a produselor exportabile.

Credem că față de prețurile scăzute de acum ale produselor noastre exportabile nu trebuie neglijat nici cel mai mic avantaj ce acestea l'ar putea obține prin lucrările ce se fac în porturi; ar trebui deci examinată chestiunea nu numai din punctul de vedere al interesului momentan al Statului de a avea o încasare imediată de pe urma porturilor, ci și din acela al folosului ce trage economia generală din buna utilare a porturilor, cu atât mai mult că aceste lucrări, dacă s'ar executa din împrumuturi s'ar plăti dobânzi și amortisment, așa că în definitiv Statul ar plăti sub altă formă ceea ce încasează acum dela porturi.

E timpul să se dea alarma și să se atragă atențiunea tuturor factorilor cu răspundere că *progresul țării e strict legat de progresul porturilor sale și a căilor navigabile, și că toate sacrificiile făcute de țară pentru căile ferate sunt absolut inutile dacă se neglijează porturile*.

E cu atât mai de neertat neglijaarea porturilor, cu cât pentru desvoltarea lor nu se cere Statului nici un sacrificiu altul decât de a lăsa Administrației porturilor puțința de a întrebuița veniturile acestora acolo unde se simte nevoie, executând lucrările mai importante în condițiuni de plată eșalonată în câțiva ani numai din veniturile porturilor, deci pe principiul *prin noi înșine*, care e cel mai sănătos și cel mai indicat în momentele actuale, când creditele din străinătate se obțin în condiții atât de oneroase.

C. Mihalopol.

Inginer Inspector General.

Din viața marinarilor

Biuroul Internațional al Muncii dela Geneva se ocupă și de marinari

De la războiu încoace mereu se vorbește de acest *Biurou Internațional al Muncii*, care este legat de *Liga Națiunilor* de la Geneva.

În câteva conferințe, *Biuroul* acesta, s'a ocupat și de munca marinarilor. Dar lumea încă nu-i dumerită de felul cum se lucrează acolo; diferite păreri greșite încurcă și zăpăcesc mințile oamenilor.

Care-i adevărul?

Vom lămuri pe rând toate chestiunile cari s'au discutat la Geneva, hotărârile cari s'au luat și lucrul ce rămâne de făcut pentru soarta marinarilor din toate țările.

Deocamdată însă ne mărginim a lămuri numai rostul *Biuroului Internațional de Muncă* de la Geneva.

Acest *Biurou* s'a întocmit numai după războiu, dar ideea unei asemenea organizări internaționale e cu mult mai veche.

Cu vreo sută de ani în urmă s'au găsit oameni înțelepți, cari au înțeles că nu-i destul să se ia o măsură bună de protecție a muncii numai într'un loc. Ca să nu sufere producția și să nu iasă o *concurență* nedreaptă, aceeași măsură trebuie să se ia peste tot la fel.

Prima pildă a fost *repausul duminical*, respectat în toate țările.

Câteva adunări internaționale au avut loc înainte de războiu, pentru a reglementa în toate țările munca de noapte a copiilor și femeilor în fabrici, precum și pentru regularea asigurărilor sociale muncitorești.

Tratatul de pace de la Paris, (1919) urmând după groznicul războiu care a sguduit omenirea din temelii, a întocmit așa zisa *Carte a Muncii*, organizând un *Birou Internațional de muncă asociat la Societatea Națiunilor*.

Iată cum au judecat făuritorii tratatului de pace.

„Dat fiind ca Societatea Națiunilor urmărește „stabilirea păcii universale, și că o atare pace nu poate fi clădită de cât pe baza dreptății sociale, că nedreptatea, mizeria și lipsurile dau naștere nemulțumirii, în cât pacea și armonia universală sunt puse în primejdie, că neadoptarea de către o națiune oarecare a unui regim de „muncă pune piedică sforțărilor muncitorilor în propriile lor țări...

„Inaltele părți contractante, mânate de sentimente de „dreptate și de umanitate, precum și de dorința de a asigura o pace durabilă, au convenit să creeze o organizație „permanentă internațională de muncă”.

Ideea fundamentală a fost că Societatea Națiunilor nu ar putea pune în mod real un sfârșit turburărilor de care a suferit lumea în trecut, și nu ar putea îndepărta sămânța luptei între popoare dacă nu aduce un leac relelor și nedreptăților stărei sociale actuale.

• • •

Cum este compus și cum lucrează acest Biurou Internațional de Muncă ?

Consiliul de administrație este compus din :

12 persoane reprezentând guvernele.

6 persoane alese de patroni.

6 persoane alese de lucrători.

Conferințele internaționale de muncă se țin anual. Fiecare stat are dreptul și obligația de a trimite : 2 delegați ai guvernului, 1 delegat patron și 1 delegat lucrător. Acești delegați pot fi însoțiți de specialiști — consilieri tehnici — având dreptul de a lua cuvântul și a discuta, fără drept de vot.

Asupra diferitelor chestiuni de muncă se face un studiu, și sub formă de chestionar se trimite din timp guvernelor spre a fi cercetate și a-și face observațiile lor.

Numai după ce viu răspunsurile se întrunește conferința ca să discute fiecare chestiune.

Hotărârile cari sunt transformate în *convenții* internaționale trebuie să fie ratificate de parlamentul fiecărei țări.

Biurul Internațional, cu vreo 400 de funcționari specializați, adună informații, face studii și anchete în toate țările ; scoate o serie de publicații alcătuind un minunat material de informații și documentare asupra tuturor chestiunilor sociale din lumea întreagă.

Omenirea n'a cunoscut încă o asemenea vastă organizare internațională pentru stabilirea unei armonii sociale, pentru înlesnirea propășirii și garantarea societății contra turburărilor dinlăuntru.

În haosul lăsat de groaznicul războiu mondial, această organizare internațională a servit să stabilească un echilibru între clasele sociale asigurând înțelegerea și ordinea politică pe continent.

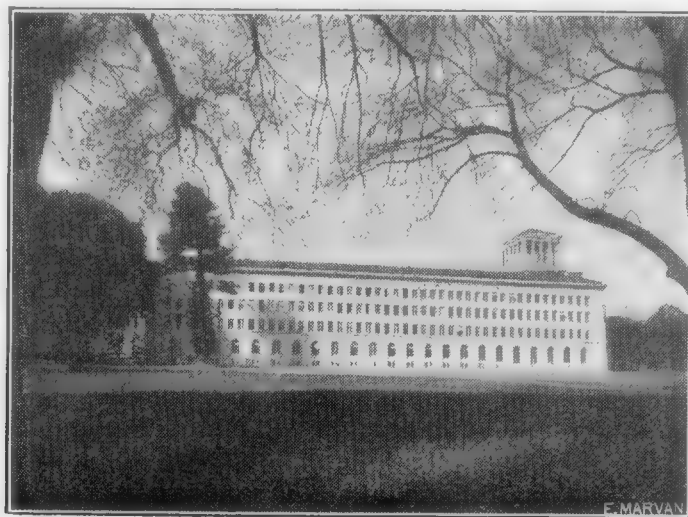
Creatorul acestui Biurou Internațional este *Albert Thomas*, care a pus tot sufletul pentru înfăptuirea acestei mărețe opere de împăcare socială.

Neobosit, marele *maestru* conduce cu energie, și abilitate acest uriaș mecanism internațional.

Biroul, îmbrățișând toate problemele muncitorești, a ajuns și la *munca pe apă*.

Cum a decurs conferințele maritime și ce rezultate au avut, vom arăta în numărul viitor.

Cabestan.



Biurul Internațional al Muncii din Geneva.

LITERATURĂ

LA GURA DUNĂRII ¹⁾

...acolo unde bătrânul Danubius își pierde și
apa și numele în mare.

Spre seară marea se potolise. O briză de travers se menținea încă îndărătnică stricând linia de front a navelor în larg.

Când apăru fluturând la catargul vasului comandant trei stegulețe colorate, semnalul așteptat: „libertate de manevră”, toată lumea răsuflă ușurată.

De patru zile și patru nopți se învârtea escadra în jurul Insulei Șerpilor. Manevre, tir, lansări de torpile. Incordați, nedormiți, ofițerii și echipajele cătau lung în direcția gurilor Dunărei, spre portul salvator. Toți așteptau în taina deschiderea porților paradisiului visat.

Linia de front, brusc ruptă, vasele, gâlgâind pe coșuri nori negri de fum, își măreau viteza întrecându-se în goană ca să atingă mai repede limanul așteptat.

Ca de obicei, la urmă, în coada coloanei, venea și nava-școală, bătrânul „Mircea” legănat domol, cu pânzele în vânt, ca o pasăre albă, uriașă, cu aripele întinse, plutind la orizont.

La pupa, sprijinit de un enorm colac de frânghie cătrănită, noul medic al bordului, doctorul *Barbă Roșie*, marinar proaspăt, își potrivea binoclul așteptând cu încăpățănare să vadă *raza verde*. Avea ocazie să verifice palavrele lui Jules Verne, în cărțile căruia citise în copilărie despre celebra rază, ce trebuie să apară în clipa când sprinceana însângerată a soarelui se îneacă în apa viorie a mării la asfințit.

Și pentru că făcuse proba că-i *tare de mare* și nu suferise din prima călătorie, secundul, Căpitanul Mincu, și ajutorul său, sublocotenentul Neagu, erau hotărâți să-l inițieze pe doctor în toate misterile mării și să-l *înmari-neze* transformându-l din *Homo terrestris* în *Homo navalis*.

*

Secundul, ajutorul său și doctorul formau *Trinitatea* bordului: Tatăl, Fiul și Sf. Duh. Totdeauna nedespărțiți, în nesfârșite discuții. O legătură tainică unea parcă trinitatea asta în care nici vârstele nici firile nu se potriveau. Pasiunea pentru cultură și fermitatea de caracter impunea trinitatea cu'n deosebit prestigiu în mica lume a escadrei.

Secundul, Mincu, căpitan cu vechime, era între două vârste. Părul alb și musteața neagră. Privire sumbră. Om de inimă, de-o nobleță sufletească pe cari nici unul din șefii nu i-o remarcase.

Vârsta nu-l schimbuse. Păstra aceeași structură tru-



Mircea cu pânzele în vânt, ca o pasăre uriașă cu aripele întinse...

pească și sufletească. Mergea cam crăcănat. Avea un pas nautic de care colegii făceau haz.

I se zicea în glumă: ultimul marinar romantic. Maestru în arta manevrei pânzelor, stârnea prin porturile orientului admirația corăbierilor bătrâni.

În memoriul personal, ținut sub chee de comandant, era notat laconic: „bun marinar, slab militar. Fire irascibilă, spirit critic, cultură frumoasă; păcat că își pierde prea multă vreme citind cărți cu totul străine de carieră”.

Marinar de rasă, făcuse școala navală de la Brest și înconjurul lumii ca aspirant pe *Ephigenia*. Dar la examenul de comandor căzuse din cauza unei aventuri nenorocite și a unui chef monstru sfârșit cu scandal public. Doi colegi, preparați de el, reușise să pună galonul lat înaintea lui.

Sublocotenentul Neagu, ofițerul cu cronometrele, băiat *subțire*, brunet cu ochi albaștri, avea o figură copilărească. Din școală colegii îi spuneau Bebe. Vorbea puțin dar citea mult. Timid și ambițios. Foarte senzibil, puțin expansiv și de loc sociabil.

Fire concentrată. Imaginație comprimată.

Nu-și găsisese încă echilibrul vieții. Pentru alegerea carierei se certase cu familia. Visase, după vocație, să fie marinar, nu ajunsese de cât militar. Ceruse imbarcarea pe un vapor de marfă care făcea curse regulate Galați-Rotterdam. Neagu era un fel de copil sufletește la Secun-

¹⁾ Fragment din romanul „Eoropolis”. Cartea, care va apare în curând, coprinde scene din viața porturilor dunărene.

dului, care-l luase sub aripă lui ocrotitoare din ziua îmbarcării.

Doctorul era un interesant și unic exemplar. Uscat, noduros, chel până la ceafă; avea un ciuf rar de barbă roșie și, sub o boltă craniană socratică, niște ochi de fosfor.

Sfârșise medicina când unii din colegii săi erau ajunși profesori definitiv.

Cu prestigiul și autoritatea studentului veteran condusesse pe vremuri câteva mișcări și greve studențești cari făcuseră mare vâlvă.

Târziu, după ce a pus mâna pe diplomă, când să-și facă stagiul militar, Ministerul de Războiu a găsit că-i mai prudent să-l dea la Marină decât la un corp de trupă.

În tinereță, doctorul își pierduse câțiva ani în Belgia; se zicea că fusese anarhist militant. Cu ce trăise? Ce făcuse pe-acolo? Mister.

Acum se potolise, de și rămăsese același om de principii rigide, sectar pătimaș.

Ideile lui sociale nu intrau în cadrul nici unui partid politic. Își creează o doctrină personală pe care o botează: *umanitarism-positivist*.

Citea mai multă filosofie de cât medicină. Natură complexă. Privea lumea cu'n profund dispreț de la o suverană altitudine. Discuta cu pasiune jonglând cu cinism cele mai îndrăznețe paradoxe.

Și celor care-l găseau că-i mizantrop și înăcrit, le răspundea c'o amară melancolie: am ajuns mizantrop tocmai pentru că am iubit prea mult omenirea; sunt sceptic tocmai pentru că am crezut prea mult în adevăr și dreptate.

Un torpilor negru, ca un bivol gonit din urmă, trecu vijelios cu botul și nările deschise adânc îngropate în apă. Și apa spintecată se umflă în unghiu ascutit cu rigle lungi de spumă. Un nor de fum, înolăcit ca un balaur, învăluind câteva clipe albul aripilor lui Mircea.

— Ce infecte mașini, pufni desgustat secundul. În locul navelor suple, cu forme grațioase, se construiesc asemenea oribile mașini plutitoare.

— Dar mașina ne-a dat viteza. De la carul cu boi la automobil, de la corabie la vapor. Geniul aburului a învins geniul vântului.

Nu trebuie să ne supunem legilor progresului? Întrebă ironic sublocotenentul Neagu, urmărind pe fața mării coadă de spumă lăsată de torpilor în larg.

— Asta nu mă împiedică să constat, răspunse secundul, că deși tehnica progresează, arta nautică, cea mai veche artă, căci omul întâi a născocit barca și pe urmă carul, scade, se pierde... adică se transformă din artă în știință. Mecanicul ia locul marinarului.

Vaporul e o uzină flotantă. Fum, cărbuni, uleiuri și

țiței. Meseria, caracterul, vocația se schimbă; se pierde originalitatea temperamentului naval.

Numai pe-o navă cu pânzele umflate în vântul de la larg înțelege frumusețea și poezia mării.

Neagu nu se da bătut.

— E fatală aceeași evoluție creatoare pe apă ca și pe uscat: Galera, Corabia, Vaporul, — Partenonul, Catedrala Gotică, Sgârie Nori.

— Stați că vă împac eu pe amândoi, interveni doctorul Barbă Roșie.

Mă rog, până acum frontiera dintre pământ și marea nu se putea suprima nici în gând. Iată însă că avionul, care a schimbat ritmul circulației și a scurtat distanțele, zboară la fel pe deasupra apei ca și peste uscat. Pentru el nu există frontieră. El singur anihilează orice barieră dintre apă și pământ, căci el utilizează „spațiul” constant.

Domeniul mării e amenințat domnik

Nu se știe cine va stăpâni marea în viitor: Marinarul sau Aviatorul?

— E adevărat, întrerupse Neagu, dar e o chestie de timp. Marina nu e o meserie ci o vocație. Dacă e drept că avionul anihilează frontiera dintre uscat și apă, nu schimbă vocațiile distincte dintre omul naval și omul terestru. Instinctul popoarelor maritime face ca mai curând un marinar să ajungă aviator de cât un om de uscat să ajungă marinar.

Deodată doctorul, care se chinuia să învețe a fuma cu pipa după usul bordului, se ridică în picioare cătând nedumerit în larg. Un punct negru apăsător și dispărea în zare.

De undeva din depărtare, se auzea un muget lung, repetat la intervale regulate.

— E gemadura.. ne apropiem de gura fluviului, îi lămurii secundul.

Ai să vezi acum unul din cele mai grandioase spectacole de natură. Observă culoarea apei. Două nuanțe bine distincte. Suntem în largul mării, dar plutim deja în apele Dunărei. Vezi, toată suprafața-i albastră până la orizont, și numai în direcția spre care navigăm e o bandă lată cafenie, care tae oglinda mării.

Asta-i apa dulce, mihoasă a fluviului care trece peste apa sărată și limpede a mării, fără să se amestece încă.

Două domenii, două puteri formidabile ale naturii se întâlnesc aci sub ochii noștri.

Fluviul dominator, care n'a cunoscut stavili în cale, și nici o forță nu l-ar fi putut opri, nu-și întrerupe cursul, continuă încă în larg, până ce-și pierde și apa și numele în mare.

Aci dispăre personalitatea Dunărei... după ce a înghițit apa a 130 de riuri, a scăldat șapte țări și cincizeci de orașe, tăind în diagonală Europa.

Așa sfârșește, ca o ființă însuflețită, bătrânul Danubius pe care antichitatea îl diviniza socotindu-l fluviu sacru, fluviu rege. Rinul e romantic, Dunărea e clasică, eternă.

Doctorul, în picioare, cu capul gol în bătaia vântului, contempla mut maestatea naturei.

Un uriaș butoi de fier ancorat se sbătea mugind înfiorător între valuri.

— E gemandura cu sirenă care marchează bara. Acolo îi limita bancului de nămol adus de apele fluviului, zise secundul arătând cu mâna spre o pată cafenie ce se întindea pe fața mării.

În cursu-i de trei mii de kilometri, din Pădurea Neagră și până aci la Marea Neagră, Dunărea roade, mănâncă malurile albiei sale, sculptează, fasonază, modifică forma scoarței pământului pe unde trece, și în drumu-i aduce o enormă masă de nămol, care-i depusă aci pe fundul mării.

Întreaga deltă nu-i decât pământ nou adus de apele fluviului. Unde odinioară era apă acum e pământ locuit. Și depunerile sunt în așa proporții în cât Delta înaintează în mare cu zeci de metri pe an.

— Asta înseamnă că într'o zi Delta se va uni cu Insula Șerpilor, întrerupse doctorul.

— De sigur, după câteva mii de ani. Acum, ca să tae și să mențină deschis canalul de navigație, omul trebuie să lupte în permanență cu natura. Dacă nu s'ar scurma continu fundul, în câteva zile omul ar fi învins de natură.



Se vede Sulina în prova.

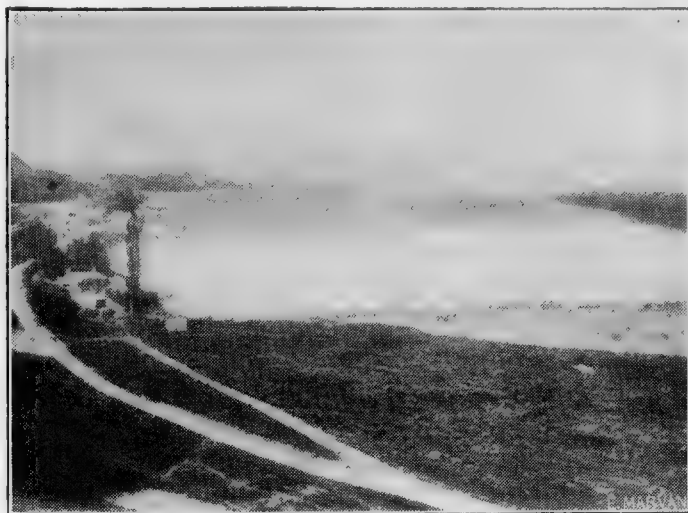
„Se vede Sulina în prova!” tună din catarge glasul marinarului de veghe.

(Va urma)
Jean-Bart

Pescăria și Piscicultura în Marea Neagră

— Portul pescăresc Tusla-Balcic —

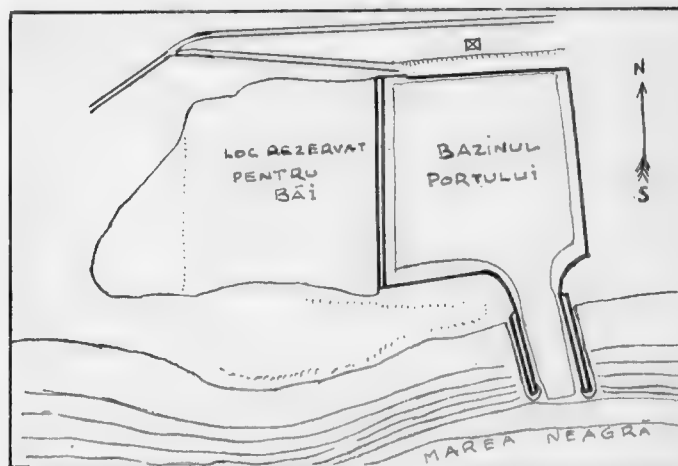
S'a zis adeseori, că dintre toate popoarele cari au acces la Marea Neagră, poporul românesc e cel mai norocos la pescuit. E adevărat. Trebuie să ne întrebăm dacă e de-ajuns numai norocul. E destul ca să privim harta li-



Vederea lacului Tusla.

toralului nostru maritim și să urmărim statisticele Direcției Pescăriilor Statului ca să vedem ce ne rămâne de făcut.

Dela prima vedere constatăm că cea mai mare cantitate de pește se prinde în regiunea gurilor Dunării.



Noul port Tusla.

Și numai a patra parte se prinde pe coastă între Capul Midia și Ecrene.

Numărul pescarilor în regiunea gurilor Dunărei este aproximativ de 1000, cu vre-o 200 bărci. Iar pe coasta dela Midia în jos numai 230 pescari cu 44 de bărci.

Cum se explică această mare diferență?

Nu sunt pești?

Ori nu sunt pescari?

Pești sunt, pentru că vecinii noștri, Bulgari, cari și-au organizat pescuitul maritim, făcând și o școală la Sozopol, prind o cantitate de pește la mare dublă decât prindem noi.

o coastă ospitalieră și dantelată, care să ne adăpostească de furtuni, de ce nu facem locuri de refugiu, mici porturi pescărești?

Nu facem porturi pentru că sunt prea puțini pescari.

Și iată cum ne învărtim într'un cerc vițios.

Norocul peștilor e mai mare de cât norocul nostru.

Nu sunt pescari pe coasta noastră pentru că nu sunt porturi de refugiu. Și nu se fac porturi de refugiu pentru că nu sunt pescari.

Cercul vițios trebuie rupt cu orice preț.

Prima încercare e pe cale de a se realiza.

Administrația P. A. R. I. D. (din Ministerul Domeniilor) a hotărât să încerce crearea primului port de refugiu în lacul Tusla, la distanță de 4 kilometri

de Balci.

Lacul este înconjurat de înălțimi, la adăpostul vânturilor și valurilor.

Lucrarea s'a început în primăvara anului 1930, cu un deviz de 9 milioane.

Un bazin de circa 4 hectare, cu adâncime de 3.30 și legat cu marea printr'un canal, protejat de două diguri paralele, formate din arcamente de piatră, în chesoane de lemn. Lacul s'a împărțit în două: jumătate port și jumătate rămâne lac pentru băi de nămol.

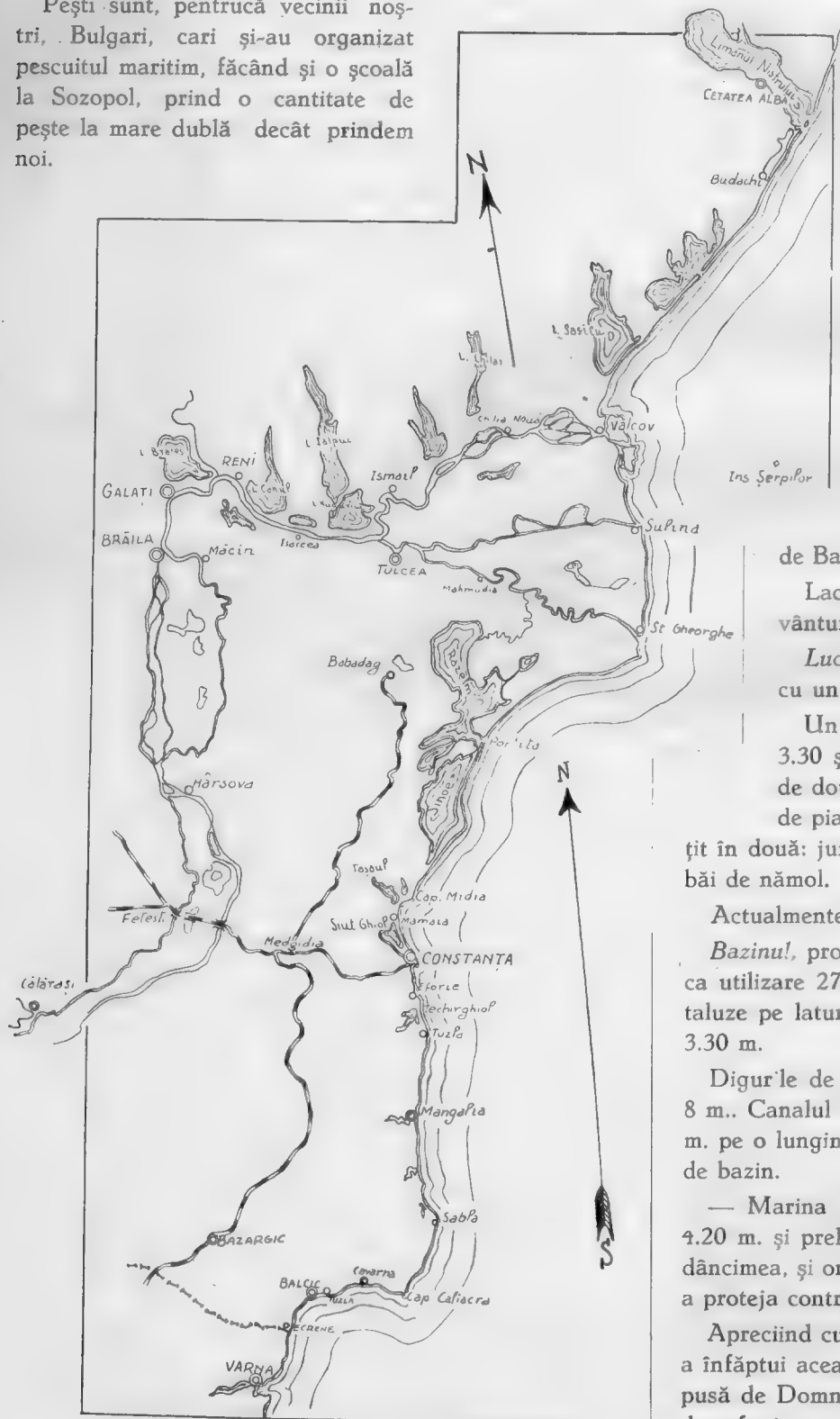
Actualmente stadiul lucrării este :

Bazinul, proiectat cu suprafața de 4 hectare, s'a redus ca utilizare 27.000 m. p., prin lăsarea unor banchete și taluze pe laturi, este aproape terminat la adâncimea de 3.30 m.

Digurile de piatră sunt făcute pe o lungime de circa 8 m.. Canalul de intrare, este săpat la adâncime de 3.30 m. pe o lungime de 50 m. O porțiune de teren îl separă de bazin.

— Marina a intervenit pentru mărirea adâncimei la 4.20 m. și prelungirea digurilor, corespunzătoare cu adâncimea, și orientarea unui din diguri (cel de Est) spre a proteja contra valurilor, intrarea în canal.

Apreciind cu toată admirația hotărârea „Paridului” de a înfăptui această operă, nu trebuie să uităm și stăruința pusă de Domnița Ileana pentru realizarea primului port de refugiu pe coasta noastră „unde în fiecare an, în fiecare anotimp își găsesc mormântul atâtea nave surprinse de furia lui Neptun în cuprinsul Pontului Euxin”.



Coasta Maritimă Românească.

Pescari nu sunt, pentru că nu sunt pe coastă adăposturi, porturi pescărești. Dacă natura nu ne-a favorizat cu

CRONICA

Să luăm aminte la ce fac alte Ligi Navale

Să ne aruncăm ochii peste hotare... să ne folosim de experiența altora, ori de unde ne-ar veni pilda bună și de laudă.

Vom urmări pe rând activitatea de propagandă a Ligelor Navale din toate țările. Incepem cu țara vecină, scăldată de aceleași ape ca și a noastră.



Școala de pescărie de la Sozopol.

Liga Navală Bulgară (Bolgarski Naroden Marski Sgovor) a luat ființă în 1920. Are sediul la Varna și este pusă sub înaltul patronaj al M. S. Regelui Boris al III-lea.

Liga are o revistă de propagandă: „*Morski Sgovor*” redactată de d-nii: Sava Ivanof, profesor Arnăudov, dr. Sororev, Laula Christov.

Pe lângă revistă, membrii Ligei primesc lunar, gratuit, câte o broșură (*Morsca Biblioteka*), cu articole de inițiere teoretică și de utilitate practică navală.

În fiecare an Liga răspândește *calendarul* ei în toate păturile sociale, o broșură cu darea de seamă și diverse publicații de propagandă navală.

Revista ilustrată a Ligei poartă pe copertă frazele bine cunoscute marinarilor: „*Marea unește părțile cari sunt divizate*”, „*Cine stăpânește pe mare, stăpânește și pe uscat*”.

„*Viitorul nostru este pe apă*”.

Revista conține pe lângă articole de marină, instructive, scrise pe înțelesul tuturor, fotografii, dări de seamă asupra forțelor navale d'n diferite state, evenimente, articole de istorie națională, o bogată bibliografie și lista cărților maritime apărute în diferite țări.

Cu ocazia serbărilor de una mie ani de la primul mare Imperiu Bulgar al Țarului Simion (927) ca și la cencantenarul independenței bulgare (1878), Revista a publicat articole importante de circumstanțe, precum și o frumoasă compoziție alegorică de D. A. Mușacov: „*O noapte de insomnie a lui Simion*”. Pe fundul mării, în zare, se vede conturul turnurilor din Bizanțiu și pânzele navelor unei flote imaginare. Flotă care dacă ar fi existat, susțin istoricii bulgari, Țarul Simion ar fi cucerit coroana bizantină.

Liga Navală Bulgară își face propaganda și prin conferințe congrese, expoziții, muzeu maritim, excursii, etc.

În vara anului 1930 membrii Ligei au făcut, cu'n vapor bulgar, o excursie de la Varna la Constanța.

Liga noastră încă nu a răspuns acestei vizite ce i s'a făcut de bună vecinătate.

Liga Navală Bulgară are și o activitate practică. Colonii maritime pentru copii, curse de înot, regate, sporturi nautice se fac la sta-

țiile maritime dela Varna, Burgas, Mesembria.

La Sozopol are o școală de pescari și o cooperativă pentru exportul peștelui. Lângă Varna are un așezământ marinăresc pentru copii debili.

Liga Navală Bulgară, de și foarte tânără organizație, se arată a fi destul de viguroasă. Este socotită ca una dintre cele mai vii societăți din Bulgaria. Are aproape 5000 de membrii, între care 400 femei.

Activitatea acestei organizații navale merită toată admirația.

Bompres.

Salvismar (Salvarea)

S. S. M. (Salvismar).

Un indicativ prevestit să fluture într-o zi pe pavilionul bărcilor de salvare românești.

Un răspuns sinistrului apel S. O. S. *Saves our souls*. (Salvați sufletele noastre).

O datorie și un sacrificiu!

Acesta este simbolul nume care va trebui să personifice cândva existența mijloacelor de salvare a naufragiaților de pe coasta noastră maritimă.

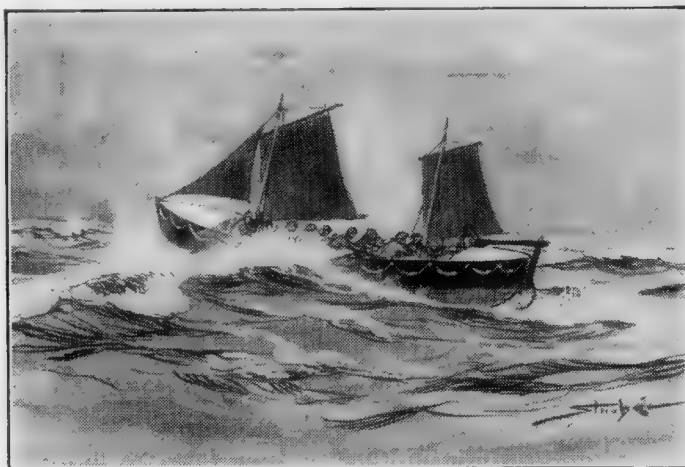
Este vorba de un deziderat, de oarece până astăzi nu există nici o organizație pregătită care să salveze viețile omenești expuse pericolului de inec în apele noastre.

Aveți 460 km. coastă maritimă: cunoaștem ceva din fauna, flora și problemele pe cari Marea Neagră le pune economiei politice a Țării noastre.

Ne bucurăm de avantajele și plăcerile pe cari coasta maritimă le oferă sportului și regenerării fizice a generațiilor prezente și viitoare.

Știm că pe căile mării navele naționale sau streine duc în largul lumii bogățiile pământului nostru.

Nu bănuim și nu apreciem însă îndeajuns imensa activitate care își frământă viața pe luciul apelor, și mai ales nu socotim enormele



O barcă de salvare.

sacrificii și riscuri pe cari lupta cu elementele na'urei le recoltează anual.

Popor legat de glie, am iubit și iubim Marea mai mult în poezia ei; rămânem însă insensibili durerilor și chemărilor valurilor sale.

Între aceste realități născute din activitatea și intima legătură a Uscatului cu Marea problema salvării naufragiaților devine o da-

torie de ordin umanitar-național, ca și o imperioasă obligațiune de ordin internațional.

Se cuvine de mult timp ca Statul să presteze atențiunea sa concertului popoarelor civilizate, cari fac aprecieri defavorabile de câte ori se aude că în vecinătatea Constanței, pe plajele Mamaei, Tekirghiol, Mangaliei sau pe paraginele dela Kaliacra și Cavarna, atâtea nave în pericol de moarte trimet cu disperare sinistrelle ape-luri S. O. S., pentru ca dela coastă stațiunile bărcilor de salvare să se illustreze prin tăcerea inexistenței lor.

Chiar dacă naufragiații ajung vii la coastă, devin impropriei serviciului; pneumonia și înghețul, consecințe a prelungirii șederei în apă, le avariază funcțiunea organelor principale într'un ritm mai accelerat de cât viteza celor mai rapide vehicule, sosite după 24 ore din porturile învecinate, transportând medicul și agenții sanitari.

În condițiuni similare, se pierd sub ochii noștri numeroși pescari, dela gurile Dunărei, Vâlcov, Zibrieni, Bugaz, Portița, Jorilofca.

Desprinși de țărul Mării, nesupravegheați, încrezători în sprintenele lor lotci, se avântă în larg, încredințând sufletele lor destinului și ocrotirei Poseidonului niciodată imblânzit sau sătul.

Statistica pierderilor anuale, prin înec, la coastă sau în largul Mărei e semnificativă. Câți oameni însă? Cine cunoaște jalea și suferințele colibelor de pescari sau caselor marinarilor văduvite prin dispariția atâtor suflete? Furia Mării smulge, de ani de zile, pe cei mai îndemânatici și curajoși fii ai Țării, fiindcă așa cere prada și chemarea sa.

Este timpul ca iubitorii Mării, și cei ce-și împletesc activitatea pe domeniul său, să-și dea mâna pentru ca opinia publică să înțeleagă datoria și puterea sa de inițiativă.

Am rămas singura țară în Europa care nu răspundem la apelul statelor civilizate de a participa la conferințele internaționale cari au loc pentru organizarea salvării naufragiaților.

Salvarea e o problemă de asistență socială, o datorie și un sacrificiu.

Statul, căruia îi incumbă această obligație umanitară se sbate în dificultăți financiare. Inerția și rutina birocrației va face aci mai puțin sau nimic față de ceea ce poate realiza inițiativa particulară.

Ceea ce se petrece în alte țări trebuie să ne servească de îndreptar.

Credem că această lacună va fi remediată prin concursul Ligii Navale Române, care nu este numai laboratorul unde se forjează marile probleme în legătură cu Marea și activitatea maritimă, ci și organul realizărilor acestor aspirațiuni.

Vom urmări cu toată stăruința această importantă problemă navală românească arătând ce s'a făcut în alte țări, ce a început să se facă la noi și ce rămâne să se facă pentru viitor.

Ancorot

Al XV-lea Congres Internațional de Navigație

Al XV-lea Congres Internațional de navigație s'a deschis la 13 Septembrie 1931, în Palatul Dogilor din Veneția, în prezența Majestății Sale Regelui Victor Emmanuel al III-lea. El constituie o puternică manifestare a Italiei, a Asociației Internaționale permanente a Congreselor de Navigație, și a Membrilor acestei Asociațiuni, cari înnumără astăzi o bună parte din inginerii și oamenii de știință în specialitate, cât și o sumă de navigatori, economiști, oameni politici, etc.

Ultimele două congrese au avut loc la Londra în 1923 și la Cairo în 1926.

În general, țările cu mari interese în domeniul navigației interioare și maritime, invită Asociația să țină ședințele Congresului într'unul din centrele lor navigabile, sugerându-i totodată punerea la ordinea de zi a unor probleme ce o privesc în deosebi.

Impozantul material prezentat Congresului de membrii Asociației,

privitor la „chestiunile” și la „comunicările” ce formează ordinea de zi a Congreselor, se referă în deosebi la lucrările executate sau proiectate în toate țările, și totodată la tendințele noi manifestate în domeniul *hidro-technic*, în deosebi în intervalul de timp scurs dela congresul precedent.

În afară de latura pur tehnică a problemelor, se desbat totodată și aspectele economice, comerciale, cât și cele referitoare la exploatarea porturilor și a căilor navigabile.

* * *

Secțiunea I-a a Congresului dela Veneția s'a ocupat de *Navigația fluvială*; chestiunile și comunicările, puse la ordinea de zi au fost următoarele:

Chestiunea I-a:

Scurgerea apelor pe sub fundații și în jurul uvrajelor de reținere, cât și prin digurile longitudinale ale căilor navigabile. Supresuni. Mijloace pentru a preveni sau reduce infiltrațiile și pen'ru a combate efectele lor destructive.

Chestiunea II-a:

Lucrări de regularizare și de canalizare a fluviilor și a râurilor. Rezultate obținute, în special în ceea ce privește noile pante și



modificările configurației verticale și orizontale a fundului patului fluvial, și totodată mișcările părților solide antrenate.

Chestiunea III-a:

Progrese realizate în decursul ultimilor ani cu privire la dispozițiile și exploatarea uvrajelor de navigație, pe canalurile și râurile canalizate, ca și în amenajarea accesului lor.

Comunicarea I-a:

Canale deservind în același timp nevoile navigației și pe acelea ale agriculturii. Utilizarea reciprocă a canalului de navigație pentru irigații, și a apelor de irigații pentru alimentarea canalelor.

Comunicarea II-a:

Porturi interioare: dispoziții generale. Tipuri de cheu, în special în râuri cu mari variații de nivel. Tipuri de utilaj mecanic pentru încărcarea și descărcarea vaselor. Apărare în contra ghețurilor. Distribuția rațională a porturilor de iarnă pe râurile cu mare transport de ghețuri. Hangare și an'repozite. Legătura cu calea ferată. Cheltuieli de investiție și exploatare.

În Secțiunea a II-a a Congresului au fost desbătute problemele

de navigație maritimă cu următoarele chestiuni și comunicări la ordinea de zi:

Chestiunea I-a:

Linii de drum de fier și drumuri de fier funiculare de acces în porturi; instalațiuni feroviare în porturi.

Chestiunea a II-a:

Apărarea coastelor contra mării cu sau fără transport litoral, preponderent, de materiale.

Comunicarea I-a:

Administrarea porturilor de comerț Organizarea diverselor servicii de construcție, de întreținere, de exploatare. Porturi libere și zone libere în porturi; condițiuni de înființare; instalații dimensiuni și exploatare. Rezultate obținute.

Comunicarea II-a:

Aplicarea betonului și a betonului armat în uvrajele "ce interesează navigația maritimă. Conservarea acestor uvraje la mare.

* * *

Chestiunile și comunicările expuse mai sus au fost debătute pe baza rapoartelor prezentate de membrii Asociației și a rapoartelor de ansamblu întocmite de raportorii respectivi, în zilele de 14—19 Septembrie 1931.

În zilele de 20 și 21 Septembrie s'au făcut excursiuni interesante pentru vizitarea diferitelor lucrări hidro-technice (ecluze, canale, baraje, porturi, lucrări de ameliorări funciare, etc.)

În ziua de 22 Septembrie, au fost supuse aprobării Congresului, concluziunile formulate de comitetele secțiilor.

În zilele de 23, 24 și 25 Septembrie au fost rezervate vizitării portului Genova, excursiei la Roma și apoi vizitării porturilor Neapole și Bari.

O bogată și interesantă colecție de publicații, privitoare la lucrările executate în Italia, în curs de execuție sau în proiect, a fost distribuită membrilor participanți.

Facilități pe drumul de fier și la hoteluri au fost deasemenea făcute congresiștilor.

Guvernul italian, Municipalitatea și Autoritățile venețiene ca și Partidul Național Fascist au oferit recepții și o regată alegorică pe Canale Grande, în onoarea participanților.

Diferite conferințe de specialitate au fost deasemenea ținute.

Congresiștii au constituit obiectul unor manifestații călduroase în toate excursiile ce au avut loc. Este neîndoelnic că activitatea uriașă ce dezvoltă regimul fascist pe toate țărmurile, entuziasmul patriotic-încadrat de spiritul de disciplină și de sentimente de demnitate omenească, — într'un cuvânt renașterea Italiei „prin voința inflexibilă și solidară a unui om și a poporului întreg” — asigură marelui Țări Latine, în ciuda naturii sărace și recalcitrante, un viitor demn de strămoșii ei, cari, ar trebui să ne amintim cu un ceas mai devreme, au fost și ai noștri.

Delegații oficiali ai României au fost Domnii: Ministrul Plenipotențiar C. Conțescu, Delegatul României în Comisiunea Europeană și Internațională a Dunării, Inginer Inspector General I. Vardala, Director General al Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de comunicație pe apă, și Inginer-Șef T. Gâlcă, Președintele Consiliului de Administrație a Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de comunicație pe apă.

Au participat deasemenea la Congres d-na Ministru C. Conțescu; d-nul Inginer Inspector General Profesor Gh. Popescu, Director General al Societății Naționale de credit Industrial, cu d-ra V. Popescu; d-nul Inginer Inspector General I. Opreanu, Directorul Serviciului Apelor din Ministerul de Lucrări Publice; d-nul Inginer-șef L. Dumitrescu și subsemnatul.

D. Profesor Gh. Popescu a făcut o interesantă comunicare despre „Porturile Interioare” etc.” și a luat cuvântul la discuția diverselor chestiuni și comunicări de navigație fluvială și maritimă.

D-l Inginer T. Gâlcă a urmărit în deosebi și a intervenit în chestiuni de navigație maritimă.

Subsemnatul a avut onoarea să prezinte Congresului o comunicare privitoare la „Proiectul de canalizare a Sectorului Cataractelor și al Porților de Fier”.

12. X. 931.

Inginer M. Gr. Vasilescu

Cum s'a înființat „Clubul nautic Dunărean” din Giurgiu

Am început clubul nautic cu... zero lei, zero bani. Astăzi avem o avere frumoasă.

O conferință despre „România țară de apă”, ținută de d-l Emanoil Bucuța, care s'a alăturat din primul moment ideii, a arătat publicului ce însemnează un club nautic, și ne-a adus primele fonduri; cu care să facem față împrejurărilor.

Partea cea mai grea, era constituirea unui comitet de conducere, pentru că afară de doi-trei inși, nimeni nu înțelegea scopul unui club nautic. Și cu drept cuvânt, nu numai pentru Giurgiu, dar pentru



Clubul nautic din Giurgiu.

multe localități așezate pe marginea Dunării, era o noutate. Era o revoluție.

De ce pornisem la lucru?

Eram, — mărturisesc — mereu în așteptarea unei Ligi Navale, care să treacă la realizări practice. Vroiam o ligă vie, activă, care să se adreseze masselor, să le dea educația necesară iubitorilor de mare și de marină, să lucreze cu ele și să se folosească de forța lor pentru scopurile-i înalte. Liga Navală nu trebuie să rămână ancorată numai în apele calme ale oficialității.

Acelaș gând ne urmărea pe toți. Trebuie să iasă la larg. Urmărind aceeaș țintă am pornit pe altă cale de realizare.

Am luat contactul cu publicul, printr-o serie de conferințe de propagandă, la care n'a lipsit nici suculentul Jean Bart, și nici spiritul vioi și neastâmpărat care este Moș Delamare, comandorul Negulescu.

Problema Dunării și drumului deschis spre marea largă, era pentru prima oară cunoscută în întregime de un public dornic de cultură. Nu era însă suficient. Tineretul trebuie pregătit să cunoască și să judece problemele în legătură cu apa, trebuie să i se insuflă dragostea de apă, mândria de a fi stăpânitorii celei mai mari și mai frumoase căi de comunicație din Europa, cum este Dunărea, și

voința de a se folosi de ea, pentru ei însă-și sau pentru folosul Țării întregi. Dar dragoste pentru apă nu poți să ai decât atunci când începi a învăța s'o stăpânești.

Tineretul giurgiuvean nu știa nici să înoate și nici să ție o ramă în mână. Practica sporturilor de apă îi era, în totul necunoscută. Puțini tineri se îndeletniceau cu alte sporturi.

Ne-am gândit deci să amenajăm o plajă, cu cabine, cu garaj de bărci, să cumpărăm sau să construim bărci, să facem o școală de înot și canotaj.



Plaja de la Giurgiu.

Să găsești un loc de plajă, pe stânga Dunării este un lucru destul de ușor. S'o amenajezi este mai greu. Îți trebuiesc bani...

Mai pe datorie, mai cerând în dreapta și în stânga, făcând membrii cu forța și luându-le banii cu japca, am realizat primele instalații.

Plaja clubului nautic, așezată în josul portului, înconjurată de o pădure care oferă umbra ei răcoasă atunci când soarele te-a rășbit, având în față priveliștea minunată a Dunării, foarte lată în acel loc, și a malurilor bulgărești, este fructul unei lupte necurmăte. Pe deoparte lupta cu natura care în fiecare an ne silește să curățim și să nivelăm plaja, pe de alta, lupta cu părerile înapoiate ale unora cari nu înțeleg rolul plajelor și a sportului nautic. Dacă, însă, cu natura ne împăcăm mai ușor, cu oamenii ne înțelegem mult mai greu.

A trebuit să învingem idei învechite, interese contrarii, nepăsarea și răutatea omenească, toate coalizate pentru a împiedica o inițiativă care nu aducea rău nimănui.

Au fost autorități, cari nu înțelegeau cum ar putea Giurgiu să devie „stațiune balneară”, și cum ar fi fost deci posibil, ca pe malul Dunării să stai îmbrăcat într'un costum de plajă.

Un consiliul de igienă oficial, era gata să declare plaja insalubră, pentru că prin bălțile Dunării sunt țăntări, ca și când pe aceștia nu-i găsești pretutindeni.

Sau găsit autorități cari, au cerut la un moment dat, închiderea bufetului de la plajă, pentru că, atrași de bufet, Bulgarii ar putea veni pe malul celălalt, și astfel s'ar fi înfrânt legea poliției frontierelor.

Acum toate aceste sunt de domeniul trecutului. Publicul ne-a înțeles și ne-a încurajat cu prezența lui. Tineretul care altă dată se infunda în cafenelele orașului pentru a juca „o tablă”, astăzi, de cum se face timpul bun soarbe sănătatea pe care soarele le-o dă din belșug, se antrenează la înot, și se avântă pe valurile Dunării, vâslind voinicește în vre-o lotcă pescărească, sau în vre-o barcă ușoară.

În primul an de activitate, o singură barcă pe care o aveam la club, stătea legată la țărm. Nimeni nu o cerea. Acum nu avem atâtea bărci, pe câte s'ar cere, iar la concursurile din anul trecut s'au putut prezenta echipe de vâslași omogene și bine antrenate.

De anul acesta am început antrenarea sistematică la înot a tineretului giurgiuvean. Echipa de înot a clubului, la concursurile din toamna asta s'a clasat în primele rânduri, printre echipe de înotători mult mai vechi, și cu reputații bine stabilite.

Am vrea, însă, ca tot tineretul școlăresc să ia parte la sporturile de apă. Profesorii de educație fizică se mărginesc să-și facă programul de clasă și câte odată să patroneze câte o echipă de football. Nici unul nu îndrăgește Dunărea. Am construit sub supravegherea noastră, din fondurile date de Casa Școalelor, prin intervenția d-lui Bucuța, o barcă pentru liceul din Giurgiu. Afară de mici plimbări ale profesorilor, pe Dunăre, barca n'a fost folosită la nimic. Liceul nu-și are echipa lui de vâslași, și doar pentru asta făcusem barca.

Este păcat, ca acolo unde Dunărea oferă atâtea posibilități, tineretul să nu se folosească de ea, și să rămână să bată minge pe vre-un teren prăfuit, așa cum se întâmplă aproape întotdeauna.

Cu timpul, această situație va dispărea. Sperăm să facem din Giurgiu unul din cele mai importante centre de sporturi de apă, de pe toată Dunărea. Doar, este așezat, aici la marginea Bucureștilor.

Președintele Clubului nautic dunărean din Giurgiu.

ALEXANDRU DAIA

Cercetașii de apă

În câmpul activității sale, Liga Navală Română își îndreaptă ochii cu toată încrederea spre generațiile cari vin. Din tinerețea dornică de viață în aer liber, plină de avânt generos, încadrată în disciplina cercetășească, vor ieși adepții Ligei, apostolii-pionieri ai propagandei navale.

Să ne folosim de experiența țărilor mai bătrâne. Să scoatem tinerețea din năbușeala biurourilor pline de praf și de cerneală; să-i transportăm din promiscuitatea orașelor îmbibate în largul Dunării și a Mării; să-i deprindem ca să citească în marea carte a naturii



Jocuri pe apă.

primitive. Să-i învățăm să înoate, să scape pe alții dela înec; să meargă pe apă, să tragă la lopeți, să manevreze o pânză; să conducă un motor de barcă.

Ape avem destule. Chiar în jurul Capitalei sunt o serie de lacuri ce se pot amenaja pentru a face școală de sporturi nautice.

Concursul anunțat de Liga Navală pentru Abecedarul Marinașu-

lui, are în vedere în'ocmirea unui manual pentru pregătirea cerce-
tașilor marinari.

Jamboreea cercetașilor din acest an va avea loc în dumbrava Si-
biului, pe malul unui lac potrivit sporturilor nautice.

Liga Navală, conform devisei cercetășești, este gata oricând să
ocrotească și să sprijine în'reaga activitate a cercetașilor marinari.
Un premiu, chiar din acest an, se va institui pentru încurajarea
sporturilor de apă.

S'a zis, cu drept cuvânt că, apa sărată a mării tăbăcește pielea
și oțelește voința.

În'îndeși pânzele copii,

Că bate vântul vostru

Și vă chiamă marea.

SIMBAD

O vitrină marină

Cu prilejul patronului Marinei (15 August) Liga Navală Ro-
mână a organizat prin buna voință librăriei *Cartea Românească*, o
expoziție în miniatură. Prima dată când se face în Capitală o vi-
trină cu material și cărți de marină. Acest modest început a de-
monstrat că s'ar putea face o interesantă, adevărată, expoziție de
marină în Parcul Carol, așa cum a făcut Aviația, Gazele și Radio.

Așezată în centrul Capitalei, vitrina a fost foarte mi-
sercetată de publicul curios care admira obiectele și cărțile expuse la vedere.

La picioarele unui panou acoperit de aquarele și picturi marine,
erau așezate obiecte și unelte marinărești: ancore, busole, felinare
helice, colaci de salvare, aparate de scafandru...

În dreapta, pe o pânză de valuri, erau o serie de nave în minia-
tură: pachebotul Carol I, un monitor, un cargobot, un torpilor, mo-
dele de bărci.

În stânga erau expuse diferite cărți românești despre mare și
Dunăre. Amatorii de cărți vechi și rare s'au interesat de unele cărți
epuizate de multă vreme ca: *Dunărea și coastele mării a Colonelu-
lui Drăghicescu*, *Chestia Dunărei de Kogălniceanu*, *Colecția de acte
și documente asupra Dunărei de D. Sturdza*.

Cartea Românească, marea întreprindere care nu-i numai editură
și librărie, ci și o mare casă de cultură, are drept la toată recunoș-
tința din partea Marinei pentru concursul dat la opera de propa-
gandă maritimă.

Un cuvânt de admirație se cuvine să aducem specialistului D.
P. Komornicki, care a dovedit mult gust și simț artistic în aranjarea
vitrinei.

Recenzii

Oamenii din generația mea, debarcați acum 40 de ani în Con-
stanța, în fața prefacerii acestui oraș pot spune ca și Ion Ghica:
„dacă cineva s'ar scula din locașul de veci, aci în Constanța, peste
o sută de ani, cu greu să-i vină a cunoaște în ce parte de lume se
găsește”.

De aceea citim cu atâta plăcere și interes cărțile care se scriu
despre Constanța. Ultima și cea mai bună monografie ne-a dat-o
d. col. Ionescu Dobrogeanu cu lucrarea sa: „*Tomi-Constanța*”.

Autorul este un erudit și neobosit scriitor asupra Dobrogei. A fost
premiat de Academia Română pentru o mare lucrare de documen-
tare asupra Dobrogei în pragul veacului al XX-lea.

A scris și a desgroat o sumă de lucruri și fapte care servesc la
cunoașterea trecutului acestui interesant petic de pământ — Scythia-
Minor — cuprins între Danubius și Pontul Euxin.

Multe din scrierile d-lui olonel Ionescu Dobrogeanu, care lucrează
de treizeci de ani pe acest tărâm, s'au epuizat. Se simte nevoia ca
unele să apară din nou în lumina tiparului. (*Colonizarea Dobrogei*,

*Formarea Deltei, Năvălirea Bulgarilor, Scythia Minor, Dobro-
gea, etc.*”).

În orice punct al orașului Constanța de câte ori se sapă un șanț
sau se scoate pământ pentru a pune temelia unei case, la adâncime
de un metru numai, se găsesc urme antice: zidărie de piatră, olane,
conduce, statui, marmore, sarcofage.

A fost de sigur prin locurile acestea o mândră civilizație gre-
cească, chiar când s'ăpânirea era romană, judecând după inscrip-
țiile ce se pot descifra.

După scrierile lui Ovidiu, și după cercetări la fața locului, autorul
monografiei se încearcă azi să stabilească urmele zidului și locul
unde era poarta cetății descrisă de Ovidiu.

Ca să ne dăm seamă de viața acestor cetăți-porturi civilizate, îm-
presurate de o populație primitivă și barbară, trebuie să ne gândim
la viața coloniilor europene de azi de pe coas ele Africei.

Pe litoral porturi civilizate, cu garnizoane întărite; comunicațiile
fac pe apă; dela zidurile cetății spre interiorul țării se întinde
barbaria.

Trăia încă Ovidiu în Tomis când... riu înbițează aci un c
mandament militar numit... Prefectul... de

... pe năvăl...
... Constanța... mult de...

La începutul epocii bizantine, Constantin cel Mare mărise To-
misul cu un nou zid numit *Constantiana*, după numele unei su-
rori a Împăratului.

După incursiile Geților, Hunilor și Pecinegilor, Bulgarilor
paruh au ras Constanța din temelii.

Portul revine la viață prin comerțul și navigația Genovezilor,
cari făceau cabotaj pe litoralul Pontului, ajungând până la gurile
Dunărei, unde predau mărfurile orientului navelor moldovenești,
luând în schimb grânele din valea Dunărei. Dovada așezărilor ge-
noveze în Constanța este vechiul capăt de cheu, rămas în portul
vechiu, care se putea vedea până acum câțiva ani, când a fost aco-
perit de nouile construcții ale portului. Constanța genoveză a fost
cucerită și distrusă de Ali Pașa pe timpul lui Baiazid Ildirim (1393).

Urmele magaziilor genoveze, în care Turcii păstrau grânele di-
muite, au rămas până în zilele noastre, și bătrânii le-au pomenit cu
numirea de *Giniviz-hambar*.

Stăpânirea turcească a schimbat numele Constanței în *Kustendjé*.
Cetatea a fost distrusă, pietrele aruncate în mare, iar populația în
mare parte a fugit pe corăbiile genoveze la Kaffa în Crimeea.

Constanța decade și veștează sub Turci, până ce navele engleze
vine în Marea Neagră să încarce grâu din valea Dunărei. Englezii
readuc iar la o nouă viață portul Constanța, au rămas până azi, fa-
rul vechiu și hotel Carol, urmele activității englezești în Constanța.
Prima cale ferată care leagă portul maritim cu Cerna-Vodă a fost
lucrată de o companie engleză care obținuse concesiunea exploatarei
dela Sublima Poartă.

Când după războiul de independență, Dobrogea a intrat în stăpânirea românească, orașul Constanța nu era decât un sărăcăcios târgușor tătăresc.

Oamenii noștri politici, cari nu cunoșteau regiunea și foloasele ce puteau trage din ieșirea noastră la mare, se opuneau cu îndârjire la ocuparea Dobrogei.

Înțeleptul Rege Carol I și sfetnicul său, marele om de stat Kogălniceanu, au văzut dela început foloasele ce în viitor avea să ni le dea această fereastră deschisă la mare.

Nu este nici un oraș în țară care să fi avut o dezvoltare mai repede decât Constanța.

Dela Greci, Români, Genovezi și Englezi au rămas urme în Constanța; dela Turci cari au stăpânit aci câteva secole nu a rămas nici o urmă. Trebuie să avem mândria și mângâierea că va rămâne ceva și în urma stăpânirii românești: blocurile cheiurilor din port, cari în furia talazurilor, trebuie să învingă și veacurile ce au să vie.

Într-o carte *Tom-Constanța*, care se citește cu interes și emoție, autorul merită toată lauda, căci face un real și nobil serviciu: pentru cunoașterea trecutului, pentru iubirea de țară și de neam.

J.-B

Max Valentinier, Capitaine de Corvette: LA TERREUR DES MERS, mes aventures en sous-marin 1914—1918. traducere de P. Teillac, Capitaine de Fregat

În colecția de memorii, studii și documente în legătură cu istoria războiului mondial a editurii *Payot*, au apărut aventurile vestitului „pirat imperial german”, după cum se numește singur, pus pe lista celor care după tratatul dela Versailles urma să fie predat și judecat pentru „acte de cruzime”.

Luptarea nu e numai o apărare în fața opiniei publice, ci și o interesantă și însuflețită povestire a isprăvilor pline de peripeții ale autorului, care a scufundat nu mai puțin de 150 de vase reprezentând un tonaj de 420.000 tone!

Lupte cu vase de război, cu vase de comerț armate, treceri prin Gibraltar și Bosfor, clipe critice cu prinderi în plăși, încolțiri de grenade, bombardări în nomol, redau chinuita și expusa viață a unui submarin în timp de război, — încheiat cu înfrângerea, revolta marinarilor și un naufragiu.

Redăm un capitol de critică în legătură cu bătălia dela Skagerrack:

„Părerile asupra folosirii flotei noastre erau foarte împărțite.

„Cea dominantă era că flota ar fi trebuit angajată dela începutul războiului. Lupta trebuia dusă dela mică distanță, din cauza superiorității bătăii tunurilor engleze.

„Pentru aceasta era nevoie însă de energie, energie fără seamă. Dar pentru așa ceva mai trebuia și nepăsarea, nebunia tinereței.

„Bătălia navală modernă cu trăsnete salvelor, țâșnirea torpilor, pândă submarinelor, bombardările hidroavioanelor, e un infern atât de zguduitor încât judecata rece de multe ori incurcă.

„Trebuie comandanți tineri: Lord Nelson avea 41 de ani când a fost ucis, vestitul amiral norvegian Toidenskjold trei zeci și șase, amiralul austriac Tegetthoff, numai trei zeci când a câștigat bătălia dela Lissa.

La uscat comandantul șade la spatele frontului, — comandantul unei flote ia parte la luptă în linia întâia. Obuzele îi șueră la urechi, zburăturile îi întunecă vederea, el vede cu ochii lui cât sânge și material costă un ordin de atac, că vasele costă milioane și în mai puțin de o oră pot fi la fund cu sute de copii ai țării.

„S'a spus mereu că „trebuie să economisim flota”. Un ofițer mai tânăr și-ar fi impus voința de a se bate.

Același lucru se întâmplă în toate marinele. Avansarea la vechime e bună în timp de pace, spre a se evita intrigele, care ar dăuna camaraderiei. La război însă... cei capabili înainte, ei trebuiesc preferați și avansați. Rețeta nu e nouă: a dat-o Napoleon Bonaparte”.

Cartea e plină de învățăături aduse din experiența războiului, învățăături care pot fi de folos atât tinerilor ofițeri, viitori comandanți de submarin, cât și celor din fruntea comandamentelor.



Torpilearea unui vapor.

CENT ANS DE MARINE DE GUERRE par L. Haffner.

Este unul din ultimele volume scoase în colecția „Bibliothèque historique” de către pictorul de marine L. Haffner, așa de bine cunoscut prin gravurile din publicațiile franțuzești.

De altfel autorul nu se găsește la prima scriere. Vechiul secretar al *Ligei Maritime Franceze*, și-a consacrat în mod exclusiv activitatea pentru propaganda marinei prin scris și desen. Nu este și n'a fost niciodată marinar de meserie, cum am bănuț cu toții, ci un simplu admirator al mării și un profund cunoscător al artei marinărești, al istoriei și evoluției marinei.

Am avut plăcerea să cunosc și să rămân prieten cu acest abil mănutor al creionului. Mărturisesc că după desenele care le cunoșteam destul de bine, mă așteptam să văd un om dichisit și pretențios, așa precum trădau liniile sale totdeauna ordonat desenate și coamele valurilor elegant prinse în mișcarea creionului. Dar am rămas în adevăr surprins: era adevăratul artist, tipul de adevărat boem. Acolo în atelierul lui tapisat cu propriile sale desene, aplecat pe masa de lucru, între teancuri de volume, Haffner desena în peniță.

— „Nu pictez nici odată după natură, — îmi zise el — eu observ mult la mare, și acasă construiesc!”

Și în adevăr, toată arta sa este decorativă. Culorile sunt inventate. Numai desenul ne arată viziunea lui corectă, ochiul obișnuit să privească o corabie, un vapor, bărci și yachturi cu pânzele um-

flute, așa cum le vedem și noi marinarii. De aceea este atât de apreciat în special de lumea marinărească.

Am arătat întâi pe autor și mai în urmă voi vorbi de carte, pentru a releva tocmai această calitate ce constă în cele 325 de desene.

Evident textul, care este un amestec de monografie și istorie a marinei în ultimii 100 ani, nu-i mai prejos, și constituie o excelentă inițiere în evoluția războiului naval pentru oricine. Este suficient să vedem printre autorii consultați, nume ca : *Percy-Scott, Jurien de la Gravière, Amiral Daveluy, Amiral Castex*, ca să ne dăm imediat seama că a fost călăuzit de spirite experimentate și adevărați doctrinari.

Autorul pornește de pe timpul corăbiilor cu pânze (pe la 1830 abia se făceau primele încercări de adaptare a mașinelor cu aburi), dela pitorescul escadrelor de vase de linie și fregate, urmărește pas cu pas transformările prin care au trecut rând pe rând principalele marine, până la ultimele construcții.

Intr'un limbaj clar, adresându-se ca de obicei marelui public, *Haffner* reușește prin alegerea chestiunilor care le abordează și sistematizarea expunerii, să scoată dintr'o descriere tehnică, o lectură agreabilă.

Vorbește pe scurt de construcția, stabilitate, conducerea tirului, crucetoare, crucetoare de luptă, torpile de cursă, torpile și torpiloare, mine, submarine, hidroaviația, nave port-avioane, și la sfârșit chestiunea așa de obscură pentru mulți conținerile de limitarea construcțiilor, care sunt tocmai cauza orientării noi în construcții navale.



Pictorul L. Haffner.

Intr'un cuvânt putem spune că lucrarea este frumoasă, interesantă și practică, pentru că în afară de aspectul artistic și profesional, conține o sumedenie de date care cu greu s'ar mai putea găsi adunate ca aci într'un mănunchiu strâns legate.

D. S.

Informații — Noutăți

VAPORUL FĂRĂ ECHIPAJ. — Nu e o noutate pentru nimeni experiențele care se fac de mult aiurea cu avioane și vapoare fără echipaj, care evoluează fără pilot și fără comandant. Comenzile se dau fie de la uscat, fie de pe un alt avion sau bastiment.



La ultimele manevre americane de la San Diego (California) distrugătorul *Stoddert* a fost înzestrat cu asemenea aparate și a servit drept țintă altor vase și avioanelor, și a executat mișcări care nu s'au mai văzut la nici una din experiențele de acest gen de până acum.

Comenzile se dau de pe vasul *Perry*, de la un aparat nu mai mare ca o mașină de scris. Foarte disciplinat *Stoddert* a executat toate mișcările ordonate doar prin o apăsare pe o anumită clapă.

Mai întâi s'a pus în mișcare la început cu șase mile, apoi cu douăzeci și în urmă cu toată viteza, adică douăzeci și șase.

La o altă apăsare de pe *Perry*, *Stoddert* a pus cârma banda și a făcut un rondou complet.

Intr'un moment dat, din cauza vreunei zguduituri probabil, aparatul de recepție s'a deranjat. *Stoddert* a s'opat pe loc și sirena a început să dea semnale de alarmă. O barcă cu marinari specialiști acostară, reparară deranjamentul și manevrele au reînceput.

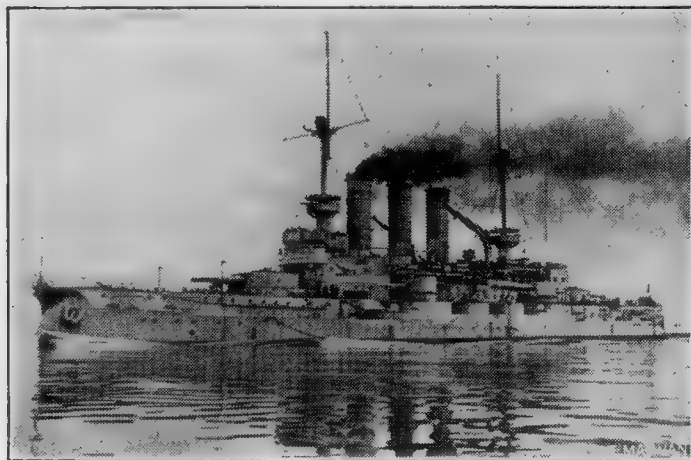
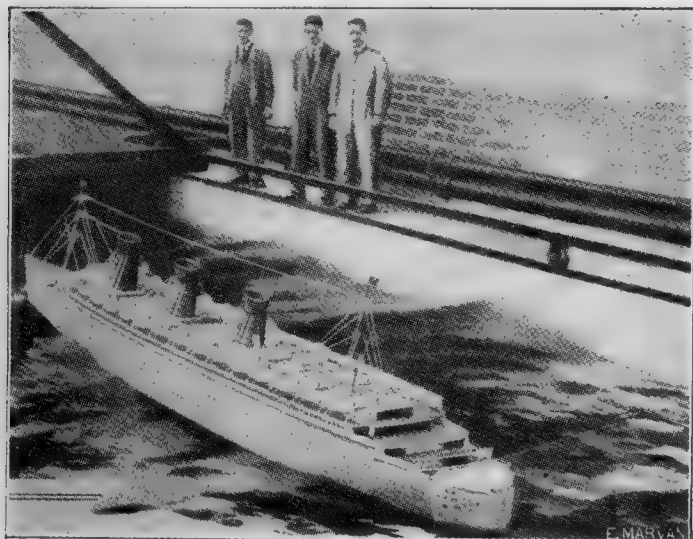
La o altă apăsare dela transmisor, proiectoarele au început să se aprindă, nu știm pentru care ochi.

Pentru ca vreo bombă să nu pătrundă prin coșuri, acestea au fost înzestrate cu apărători metalice.

MAREA FURTUNOASĂ ÎN MINIATURĂ. — Marile șantieri navale sunt înzestrate cu o sală de modele unde, între altele, se fac experiențe cu modele de lemn sau de ceară, spre a se putea transpune în „carne și oase” adică în oțeluri, noile forme esite din calculele mișaloase ale inginerilor navali.

Vasul miniatură se „lansează” într'un bazin în care, aparate speciale măsoară deplasamentul, rezistența apei, etc.

La un mare șantier naval s'a introdus acum ceva nou : bazin cu valuri și furtuni ! Odată miniatura introdusă, furtuna artificială începe, crește până ajunge la ciclon, valurile devin din ce în ce mai de... Atlantic și vasul se zbate ca pe ...furtuni, mergând cu toată



Crușetorul „Hannover“.

viteza. Aparat electric înregistrează efectul valurilor și experții trag concluzii, fac modificări, înainte de a începe construcția vasului real și a-l lansa la apă.

DIN FLOTA GERMANĂ. — Se știe că tratatul dela Versailles a oprit marina de război germană de a mai avea submarine, iar ca nave de suprafață a mărginit-o la :

6 chiurase de tip predreadnouth, unitățile de înlocuire a acestora nedepășind 10.000 în artileria 280^{mm}, în plus 2 chiurase de rezervă, acordate de conferința ambasadorilor ; 6 crucișetore, unitățile de înlocuire după 20 ani de serviciu nedepășind 6000 tone, plus 2 de rezervă, 24 torpiloare, limita de vechime 15 ani, iar navele noi de înlocuire, nedepășind 800 tone pentru 12 torpiloare mari și 200 tone pentru celelalte 12 mici.

Germania a oprit din fosta marină imperială opt chiurase, patru din clasa *Braunschweig* și patru din clasa *Deutschland*, nave de 12—13.000 tone, cu artilerie principală IV-280 și secundară XIV-150 construite între 1902—1906.

Când s'a pus chestiunea înlocuirii navelor ușoare ajunse la limita de vechime au construit în limitele impuse de tratat 12 mari torpiloare de 800 tone clasele *Möwe* și *Jetis*, precum și șase crucișetore, *Emden* de 5.400 tone și *Koenigsberg*, *Karlsruhe*, *Koeln* și *Leipzig* de 6.000 cu IX-150, IV-88 AA, VIII-37, XII M, XII T. 500 Diesel de crucieră și turbine pentru mersul cu toată viteza.

Toate aceste nave au fost foarte reușite stărnind admirația străinătății.

În 1928 însă s'a pus problema mai arzătoare a înlocuirii vechilor chiurase și după lungi discuții Reichstagul a aprobat fondurile pentru construcția unui chiurasat de 10.000 tone, a cărui date au fost ținute secrete până la lansare.

Acesta este faimosul *Ersatz-Preussen*, numit apoi *Admiral-Scheer* și lansat în sfârșit sub numele de *Deutschland* în 1930.

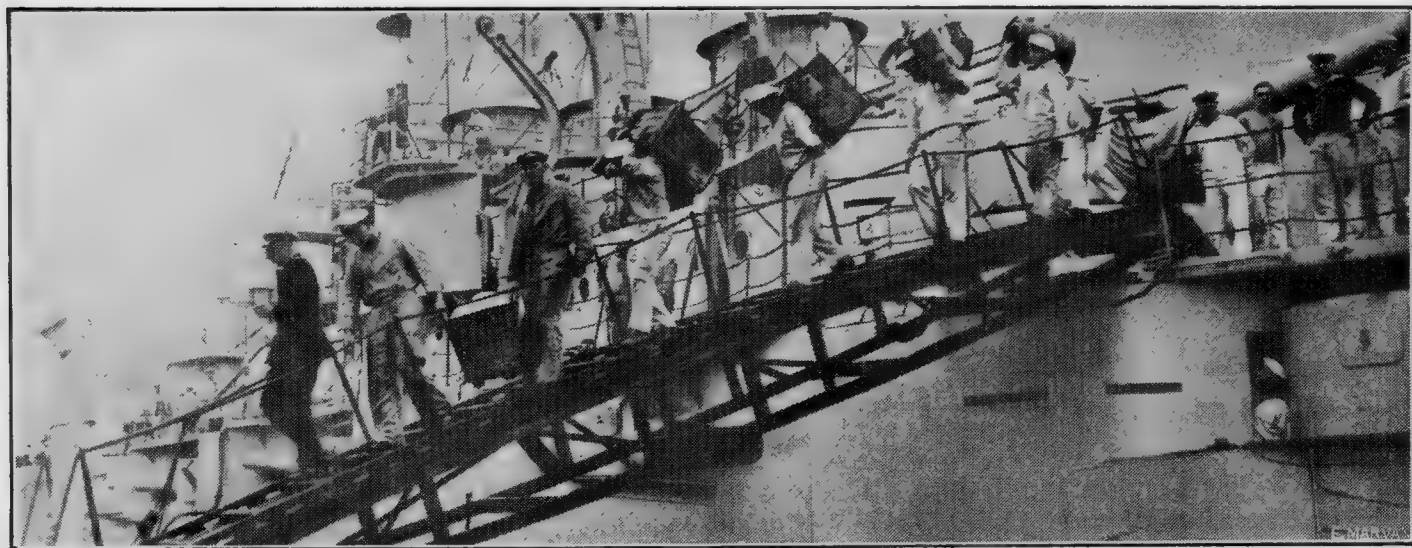
În limita celor 10.000 tone îngăduite, marinarii și tehnicienii germani au reușit să facă o unitate capabilă să se măsoare cu nave având un tonaj de două ori mai mare. În viteză nu e întrecut decât de crucișetorele de bătaie engleze și japoneze.

S'au întrebuințat oțeluri speciale, sudură electrică în locul niturii, câștigându-se astfel 1000 tone. Nava are motoare Diesel ce-i dau o viteză de 26 mile pe oră, iar rază de acțiune 10.000 mile cu 20 noduri.

Artileria e compusă din VI-280 în două turele triple, VIII-150, IV-88 AA., VII M. și IV T. 500. Bătaia maximă ar fi 30.000 m. și se știe de la Jutland efectele pieselor germane de 280 chiar asupra unor nave superior armate și protejate. Prețul e socotit la 80 milioane de mărci.

În 1929 vechiul „*Preussen*” a fost dezarmat și demontat iar acum în urmă ministerul Reichswehrului a ordonat dezarmarea lui *Hannover*, *Deutschland* fiind aproape gata de intrare în serviciu.

Hannover la fel cu *Schlesien* face parte din programul 1905, refon-



Dezarmarea crucișetorului „Hannover“.

dat în 1920 și 1929—30, era pus la curent cu ultimele perfecțiuni ale tehnicii, ca de altfel și celelalte chiurassate germane.

Deși „Oficiul Naval” din Berlin a voit să înfățișeze evenimentul ca datorit intențiunilor sale pacifice, cercurile navale franceze, n’au fost prea entuziasmate. Ii și amintesc de apropiata intrare în serviciu a lui *Deutschland*, și de punerea în construcție, anunțată de guvernul german, a încă trei unități de același tip.

Deși, actuala situație financiară a Germaniei nu pare să permită un atare efort, numai astfel se explică repetatele cereri de fonduri de către ministerul Marinei Franceze pentru construirea unui crucișător chiurassat de 23.000 tone spre a putea fi cu succes opus noului chiurassat german. C. B.

LANSAAREA UNUI DISTRUGĂTOR TURC. — La Riva Trigoso, a avut loc de curând lansarea unui nou distrugător destinat Marinei Otomane.



Face parte din cele 4 unități comandate 2 la Ansaldo, în 1929 și 2 la Cantieri del Tirreno în 1930. Seamănă mult cu tipurile Dardo și Freccia construite în aceleași șantieri pentru marina italiană.

Caracteristicile sunt: lungimea între p. p. 98 m., lățimea în afara osaturei 9.40 m., pescaj 2.90 m., deplasament 1350 t., viteza contractuală 38⁷/₁₆%, forța în cai a mașinei 45.000, raza de acțiune 3.500⁷/₁₆ m cu 15 noduri.

Armamentul e compus din IV-120/50 în patru platforme, două la prova și două la pupa, IV M. aa. și VI T. 533.

Primul din aceste distrugătoare, *Kocatepe*, a fost lansat la *Sestri Ponente*, în ziua de 7 Februarie 1931, urmat la scurt interval de fratele său, *Adatepe*. Navele au fost lansate în stare de navigație, cu toate mașinile montate, însă fără armament.

De observat viteza mare, ce probabil va fi depășită la probe. Vor forma un puternic și omogen grup de exploratoare și vor fi de mare folos Marinei Otomane lipsită până acum de acest tip de nave.

Reamintim că Turcia mai are în construcție în șantierele italiene 4 submarine și 6 masuri, unele din ele deja lansate și în curs de terminare. C. B.

PORTUL ZUNGULDAC. — Importanța portului *Zunguldac* ca port pentru umplerea buncherilor de cărbuni ale vaselor este în continuă creștere. În anul 1930 producția de cărbuni se cifrează la 1.600.000 tone contra 1.460.000 tone în anul 1929. Din această cantitate nu mai puțin de 260.000 tone au intrat în buncherii vaselor (în 1929 numai 137.000 tone) (*Die Freie Donau*, 15 Sept. 1931).

PORTUL FRANC SALONIC. — Cercurile grecești observă cu îngrijorare că mișcarea mărfurilor în zona generală a portului franc

Salonic este în continuă descreștere pe când mișcarea în zona jugoslavă a aceluiaș port se află pe o ramură ascendentă. De aceea se proiectează o mărire a zonei generale și înzestrarea ei cu echipament nou. În acest scop va fi nevoie de un împrumut de 15—20 milioane drahme (34—45 milioane Lei). (*Die Freie Donau*, 15. Sept. 1931).

TRATAT DE COMERT. — În urma unui acord, între guvernul Hellenic și guvernul Român, noul tratat de comerț, Greco-Român, a cărei semnare a avut loc la București, va fi pusă în vigoare prin o hotărâre a Consiliului de Miniștri al celor două țări, fără a se mai aștepta ratificarea parlamentelor. Schimbul de ratificări al noului tratat va avea loc ulterior.

PESCAJUL AUTORIZAT ÎN CANALUL DE CORINT. Serviciul de întreținere al canalului de Corint, a stabilit ca toate lucrările de întreținere ale canalului de Corint, să se facă în fie care Joi de la 6 dim. până la 8 seara.

În aceste ore canalul va fi închis pentru navigație.

În urma dragajelor făcute vasele vor putea trece prin canal cu un pescaj de 24 picioare. Trecerea vaselor cu un pescaj superior va depinde de înălțimea reflucului.

Căpitanii vaselor care se găsesc în aceste din urmă condițiuni trebuie ca înainte de trecere să ceară lămuriri prin radio la serviciul de întreținere al canalului.

LUCRARILE COMITETULUI DE MĂSURARE DE VASE MARITIME AL SOCIETĂȚII NAȚIUNILOR. — În reuniunea recentă, dela Folkestone Comitetul Tehnic de măsurare maritimă, constituit de organizațiunea de tranzit și comunicație a Soc. Națiunilor, a aprobat textul final al proiectului de regulament internațional, relativ la măsurarea vaselor. Acest proiect care are de scop de a evita deosebiri de calcul, relativ la tonaj între diversele națiuni, va fi supus guvernelor țărilor maritime, pentru a se asigura în viitor o codificare uniformă a regulilor măsurătorilor.

Comitetul a hotărât, deasemenea, un tip uniform de certificat de tonaj, formule uniforme de măsurătoare și a decis măsuri tranzitorii pentru reînnoirea măsurării la oarecare epocă a bastimentelor existente.

NAVIGAȚIA ÎN INTERIOR A GERMANIEI: Se constată un însemnat surplus de vase fluviale peste necesitățile pieței. În consecință nu se construiesc de loc vase noi și șantierele fluviale suferă. Un proprietar de șantier face propunerea că armatorii să profite de aceste timpuri de relativă liniște pentru a moderniza vasele lor, cum ar fi schimbarea fundurilor de lemn contra altora de tablă, înlăturarea santinei ascuțite la prova și la pupa, transformarea pupei și a cârmei. Toate acestea ar avea drept urmare o micșorare a rezistenței vaselor remorcate și prin aceasta ar fi amortizate după câțiva ani. Pe de altă parte situația șantiierelor ar fi ușurată prin executarea acestor lucrări. (*Zeitschr. f. Binnenschiffahrt* Juli-August 1931).

APARAT DE SIGURANȚĂ: Cu ocazia expoziției nautice de la *Kiel* a fost expus un aparat nou de semnalizare, care arată în mod automat dacă apa a pătruns în corpul vasului. Avertizarea se face printr’un semnal cu clopotul sau cu sirena și prin lumina. Acest aparat nou, numit „Signal-Apparat Aqua” este produs în diferite tipuri, atât pentru vase obișnuite cât și pentru cele cu un număr variabil de despărțituri e’anșe. (*Zeitschr. f. Binnenschiffahrt* Juli-August 1931).

DAREA DE SEAMĂ A SOCIETĂȚII RHEIN-MAIN-DONAU A.G. — Din darea de seamă pe 1930 a acestei societăți, care se ocupă cu crearea drumului navigabil de la Rhin la Dunăre, trecând prin fluviul Main, spicim următoarele: Iarna 1929/30 a trecut fără nici o stinjenire a circulației din cauza ghețurilor și în cursul iernei 1930/31 perioada de gheață a fost numai foarte scurtă. Cu toate acestea spărgătorii de gheață existenți au adus servicii foarte însemnate. În cursul anului 1930 un total de ca. 950 trenuri de re-

morcă cu 2800 șleपुरi și 1250 vase izolate au trecut prin ecluzele de la *Kachlet*. Navigația pe Dunăre este în continuă creștere în ultimul timp. Crearea unei instalații de semnalizare și de luminat pentru timpul nopții face posibilă utilizarea ecluzelor de la *Kachlet* timp de 24 ore pe zi și s'a dovedit a fi o mare înlesnire pentru navigația fluvială. Regularea Dunării a obținut pretutindeni o adâncime a canalului navigabil între *Vilshofen* și *Regensburg* de 1.60 m. cu apele mici. Regularea canalului navigabil al Dunării cu apele mici continuă. În cursul anului 1930 centralele electrice ale societății, aflate în exploatare, anume centralele din *Kachlet*, *Viereth*, *Untere Mainmühle*, *Obernau*, *Kleinwaszstadt* și *Klingenberg* au produs un total de 214 milioane kilowatt-ore, contra 190 milioane în cursul anului precedent. (*Zeitschr. f. Binnenschiffahrt*, Juli-August 1931).

CONSULTAȚIUNI MEDICALE ÎN MARE PRIN T. F. F. — Grație unei decizii a d-lui Guernier, Ministrul Poștelor, vasele dela larg neprevăzute cu un Medic, pot dela 1 Septembrie, să ceară consultațiuni medicale prin T. F. F. la Stațiile costiere: la Havre radio, Saints Maries de la Mer radio și Bordeaux port radio.

Aceste consultațiuni medicale, sunt date gratuit pe calea de radio, în cel mai scurt timp posibil.

O astfel de inițiativă face onoare d-lui M. Guernier, care reprezintă, de mult timp, regiunea maritimă în Parlament, dând încă o probă de dorința ce are de a contribui la îmbunătățirea condițiilor vieții marinarilor.

E de notat, deasemenea, pe de altă parte că acest serviciu a putut fi organizat grație concursului, benevol, al Medicilor regiunilor interesate.

MODERNIZAREA FARULUI DELA PLANIER (MARSILIA).

— Guvernul Francez, hotărând modernizarea farului de pe litoralul său din Mediterana a și dispus ca vasul tehnic al Serviciului de Poduri și Șosele Maritime, *Adolphe Guerard*, să transporte materialul necesar pentru lucrările din insula „Planier”.

Lucrările s'au început în cursul lunii Septembrie curent, și constau din schimbarea completă a mașinărilor farului și transformarea lui într'un far modern înzestrat cu aparate electrice și de radio corespunzând ultimelor exigențe tehnice.

Radio-farul va fi verificat și astfel aranjat încât să i se permită funcționarea în așa condițiuni încât să nu-i lipsească nimic pentru satisfacerea cerințelor navigatorilor.

Sirena de ceață, care se găsește în prezent în legătură directă cu doi compresori de aer, se va pune în marș printr'un sistem de desprindere automat.

Totul va fi revăzut și refăcut ca nou. Întreg materialul modern și simplificat, cu care farul este dotat, face onoare administrației farurilor și balizajelor. În același timp se va lucra și pentru îmbunătățirea farurilor importante de pe coastele Algeriei și Tunisului.

PROBE DE STABILITATE. — În cursul lunii Septembrie, o comisie compusă din un inspector de Navigație, un inginer și un expert al Biuroului Veritas, a procedat la încercările de stabilitate, conform recențelor instrucțiuni primite dela Ministerul Marinei Comerciale Franceze.

Aceste măsuri de siguranță au fost luate ca urmări a catastrofei lui „*Saint Philibert*”.

Aceste încercări, au fost făcute la bordul bărcilor și bastimentelor, de diferite tonaje, cari iau pasageri pentru Chateau d'If, Planier și alte locuri de plimbări. Pe unele ambarcațiuni s'a micșorat numărul de îmbarcare al pasagerilor.

CORESPONDENȚĂ DE LA GURA DUNĂRII. — Vaporul poștal „*Assunzione*” al Societății italiene *Sitmar* se află în portul Sulina sub reparație. Vaporul grec *Kassos* a luat o mascadă și s'a traversat la mila 7. Vasele ce veneau în urmă au fost nevoite să întorcă. *Assunzione* care urma la o distanță mică, făcând manevra de întoarcere și-a rupt suportul cârmei și a îndoit cârma și pana ei. Neputând pleca așa pe mare fiind în imo-

sibilitate de a governa, face la Sulina o reparație provizorie după ce a alimbat pupa, așa ca elica să fie vizibilă în întregime. Suportul cârmei se va sprijini prin întăriuri de corpul vasului până la nivelul axului elicei. Reparația definitivă se va face în Italia.

În Octombrie, vaporul *Jugoslavia* sub pavilion Jugoslav, în timpul manevrei de întoarcere în portul Sulina, a lovit cu tabloul draga *Percy Sanderson* a Comisiunii Europene a Dunării. El însuși a avut avarii la cârmă, însă poate pleca astfel. Vasul e reținut de Comisiune până la depunerea unei garanții echivalente cu suma daunelor produse. Draga a plecat la Galați în reparație. Vaporul avea de completat caric în port și în radă; lungimea lui e de 410 picioare.

Adâncimea minimă la bara Sulinei se menține la 25 picioare engleze.

Taxele de navigație sunt neschimbate de câți-va ani, fiind stabilite în franci-aur. Vasele pot plăti în moneda pavilionului taxele, pe baza tonajului de registru net. Când o monedă scade, cum a fost lira sterlină în ultimul timp, evident că cel ce plătește în lire sterline va trebui să plătească pentru un număr dat de franci-aur un număr mai mare de sterline. Obligațiunea plății în franci-aur existând de mai mulți ani, afirmațiunea că s'au majorat taxele nu corespunde realității.

Singura realitate este deprecierea lirei sterline, a cărei valoare nu mai corespunde aurului. Momentan se percep pentru 100 franci-aur, 5 lire sterline, pe câtă vreme înainte, ea s'a menținut la 3,19 lire sterline pentru 100 franci-aur. Suta de franci-aur cerând acum un număr mai mare de lire sterline, e evident că taxa de navigație reclamă mai multe lire sterline ca în trecut.

În ziua de 15 Octombrie a sosit din Odessa o barcă cu opt persoane, plecate din Sulina și Leî în 1918 și 1926. Pasagerii sunt sub pază sanitară și polițienească.

Lucrările sesiunii plenare de toamnă a Comisiunii Europene Dunărene, au avut loc la Galați.

Comisiunea constatând că din cauza fluxului mare de ape din primăvara trecută și a depozitelor de aluviuni dinspre brațul Stari Sтамбул, adâncimile dela gura actualului canal aveau o tendință de micșorare, s'a luat hotărârea prelungirii digurilor cu 1.100 picioare.

Aceste lucrări vor forma obiectul campaniei anului viitor și vor începe chiar în primăvară.

Pe de altă parte C. E. D. a votat un credit special pentru micșorarea treptată a depozitelor aduse de brațul Stari Sтамбул. În acest sens, se vor face lucrări de obstruare înceată cu titlul de experiență, întrucât urmează să se vadă mai întâi cari sunt efectele acestei lucrări asupra localităților din apropierea brațului Stari Sтамбул și în deosebi asupra Vâlcovului.

LEGĂTURA DANZIG-DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ. — Polonia are o ușă deschisă la Marea Baltică, acum luptă să-și deschidă o fereastră și la Marea Neagră. Până la realizarea unui canal de legătură Vistula-Dunăre — oferă o viitoare colaborare româno-poloneză — vecinii noștri caută să-și croiască drumuri comerciale spre Orient prin tariful unitare, stăruind pentru construcția podului Giurgiu-Rusciuc.

Fără să înrăm încă în discuția acestor probleme comerciale, care interesează în cel mai înalt grad economia noastră națională, trebuie să remarcăm cu admirație metoda de propagandă utilizată de polonezi.

D-nii: Dr. Wiczkowski și Zipper plecați din Danzig, vin în România, țin conferințe la București și la Giurgiu pentru a lumina și convinge opinia publică românească de importanța intensificării legăturilor comerciale între Polonia și România, dovedind necesitatea unui pod pe Dunăre între Giurgiu-Rusciuc.

NAVIGAȚIA PE DUNĂRE A BULGARIEI. — În comparație cu anul 1930, navigația fluvială bulgară a primului semestru al anului curent înregistrează o descreștere de 10%. În total au intrat 5320 de vase în porturile dunărene ale Bulgariei și 5294 vase le-au părăsit. Cantitatea mărfurilor importate pe această cale se cifrează la 59155 tone, iar aceea a celor exportate la 113.947 tone. Un număr de 19.951 pasageri au părăsit porturile bulgare și un număr de 20.056 pasageri au intrat în ele. (Die Freie Donau, 15. Sept. 1931).

NAVIGAȚIA PE DUNĂRE A JUGOSLAVIEI. — Cu toată mărirea rețelei, Navigația fluvială a Statului iugoslav a avut de înregistrat în primul semestru al anului curent o descreștere însemnată. Numărul șlepurilor încărcate a căzut de la 1157 în primul semestru al anului 1930 la 994, adică cu 14%. Volumul transporturilor exprimat în tone-kilometri a fost redus de la 277.550.000 la 196.460.000 sau cu 30%. (Die Freie Donau, 15. Sept. 1931).

ECOURI. — Cercurile financiare, precum și șantirele dunărene din Ungaria, Cehoslovacia, Austria și Germania, cari obișnuiau să acorde credite pe termene lungi pentru construcții și reparațiuni de remorchere și șleपुरi, discută dispoziția generală de a nu mai face astfel de operațiuni pentru vasele înscrise la Căpitaniile de Porturi din România.

Băncile care finanțau lucrările motivează această măsură prin faptul că, în România, instanțele de *Prize de Război* funcționează încă și efectuează capturi, așa că planează nesiguranța asupra vaselor în chestiune.

Față de această situație, starea de fapt a proprietății navelor în România se crede că nu este destul garantată, întru cât după 12 ani de la războiu se mențin încă măsuri excepționale.

MIȘCAREA ÎN PORTURILE ROMĂNEȘTI. — Cererile de cereale din par'ea streinătății au fost foarte variabile, și tocmai după 15 Octombrie s'a arătat un interes mai mare pentru tranzacții.

În primul moment, cereri mai susținute, s'a făcut de piața Franceză și Belgiană. După toate probabilitățile se crede că, cererile se vor intensifica de către țările importatoare, întrucât ultimele știri arată că recoltele sunt compromise, astfel că se poate spera în impuri mai bune. Dacă exportul maritim se manifestă slab, în schimb un fapt îmbucurător se întâmplă la traficul pe cursul superior al Dunării.

După scăderea observată în cursul lunii Septembrie, o nouă activitate s'a manifestat în cursul lunii Octombrie, cu tendințe de urcare. Nu este exclus ca această activitate să crească în mod simțitor în vederea apropierii timpului rău. În special, cursele Viena și Rechenburg sunt active, căci prin ele pornesc mari cantități de grâu și porumb vechiu.

Această activitate a adus și o ușoară urcare la navluri, astfel că până la Viena se plătește 4500—5000 lei, de vagon; iar pentru șlepurile afectate ca deposit, în capacitate până la 750 de tone, 500 lei; iar peste 1000 tone 800—900 lei zilnic.

Prețul grâului este în creștere, al porumbului este ferm, oarzele și secara în ușoară creștere; iar fasolea începe a deveni căutată.

Pentru produsele petrolifere, situația este staționară, tranzacțiile sunt normale, prețurile slabe.

DE LA INSPECTORATUL PORTURILOR. — Am primit la redacția revistei cele două lucrări anuale de statistică întocmite de Inspectoratul General al Navigației și Porturilor: *Raport de mișcarea Porturilor și Lista de navele comerciale*.

Aceste două volume trebuie să fie consultate de toți cei cari au nevoie de cunoștințe și date în legătură cu navigația și comerțul românesc pe apă.

Odată cu aceste două lucrări am primit și o foarte interesantă colecție de instrucții întocmite de d-l C. C-dor T. Mihulea Insp. Gen. pentru siguranța navigației și a vieții pe apă. Acest material instructiv va servi pentru întocmirea unei viitoare legislații maritime și fluviale.

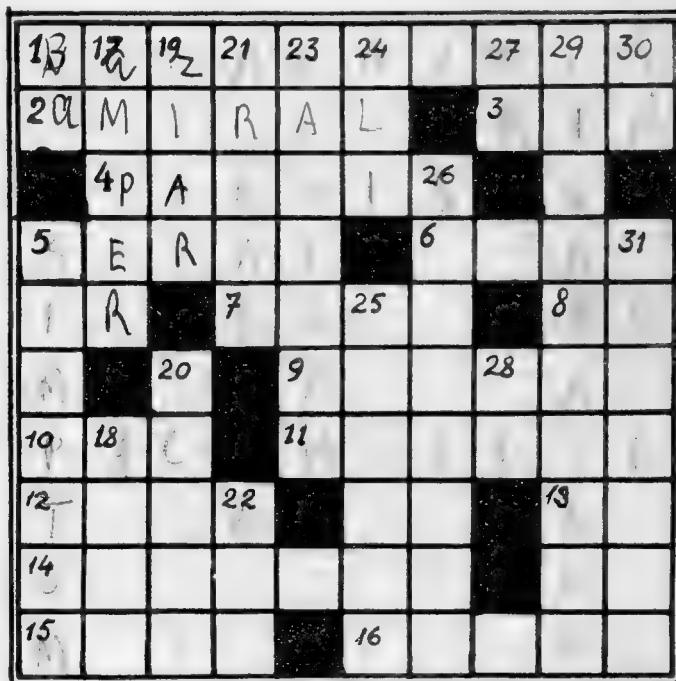
JOCURI DE MARINĂ ȘI DE GEOGRAFIE

Problema I

Cuvinte încrucișate

de TIMONIER

Orizontal: 1) Necesitate imperioasă pentru marina de război. 2) Grad înalt în erarhia marinărească. 3) Fluviu în Europa. 4) La orice templu. 5) În palatele sultanilor. 6) Felicitat. 7) Inițialele cunoscut. 8) Negație. 9) Medicament. 10) Anagrama cuvântului



cap. 11) Scrisori. 12) Joc național. 13) Notă muzicală (inv.). 14) Marinari naționali. 15) Anagrama cuvântului aule. 16) Oraș în Franța.

Vertical: 1) Negație. 5) Fenomen medical. 17) Măsură de electricitate. 18) Generator electric. 19) Organ de presă. 20) Nervus rerum. 21) Oraș în Franța. 22) La joc de cărți. 23) Mergem pe mare. 24) Turc. 25) Numire pe franțuzește la saula ce ridică pânza. 26) Ce arată o idee. 27) Lucrez pământul. 28) Plantă textilă. 29) Organizație de propagandă marinărească. 30) Timp. 31) Aparat electric.

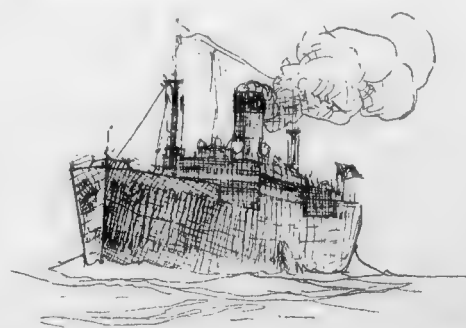
Notă. Colaborările la această rubrică trebuie să îndeplinească următoarele condițiuni:

1) Să aibă schițele îngrijit desenate în tuș.

2) Să conțină *numiri marinărești* sau *geografice* în legătură cu marina.

3) Să ocupe un spațiu cât mai mic și să rămâie totuși citeț.

În numărul viitor vom publica condițiile concursului de jocuri, care începe cu problema de față.



POȘTA LIGEI NAVALE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, simțind nevoia de a se reorganiza pentru o mai largă dezvoltare și propășire, urmează să țină în toamnă acestui an o adunare generală pen'ru schimbarea unor articole din Statute, cari s'au dovedit că îngreuiază funcționarea societății noastre.

Pentru opera națională începută, având nevoie de bunavoință, concursul și devotamentul membrilor Ligii Navale, simțim de a noastră datorie să vă punem în curent cu cele ce voim a realiza, rugându-vă călduros a ne trimite, în scris, părțile și sugestiile D-Voastre, asupra tuturor chestiunilor cari ar intra în sfera de activitate a Ligii Navale Române.

Până la o expunere mai largă în acest scop, ne grăbim a vă înainta din vreme o schiță, numai, din programul de activitate ce ne propunem a înlăptui.

1. Chestiunea Sediului Ligii; 2. Chestiunea unei Reviste a Ligii; 3. Chestiunea expoziției și a Muzeului Naval; 4. Chestiuni de propagandă și colaborare; 5. Chestiunea Cercetașilor de apă; 6. Chestiunea Școlilor, Salvărei și Canotajului; 7. Chestiunea sprijinirii comerțului pe apă; 8. Chestiunea drepturilor membrilor Ligii; 9. Chestiunea fondurilor.

Liga Navală roagă stăruitor pe d-ni Membri rămași în urmă cu cotizația să achite din restanță cel puțin pe ultimul an de oarece urmează a li se trimite revista.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETĂM ÎN FIECARE NUMĂR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neștiință — sau chiar cu rea credință — se comentează adesea chestiunea colectării, prin subscripție publică, a unei sume de bani pentru *Flota Națională*, încă din anul 1914.

Opinia publică trebuie mereu luminată asupra situației acestui fond. În mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Întrebarea persistă încă și azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur Casei *Schneider*, din Franța, pentru construcția unui submarin. Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziționat de către Marina Franceză. Suma a fost reținută de șantierul francez, pen'rucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniții și material de război la Casa *Schneider*.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la Casa de Depuneri pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiți să-l repetăm în fiecare lună.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ în scopul de a dezvolta sportul nautic și a îndruma, pe amatori și cercetași de apă, a deschis un concurs, acordând un premiu de 10.000 lei, pentru cea mai bună scriere ca manual pentru amatori.

Lucrarea, trebuie scrisă pe înțelesul tuturor, într-o formă ușoară și agreabilă, fără a intra în amănunte tehnice, de oarece nu se adresează specialiștilor, ci amatorilor.

În trăsături generale, lucrarea, trebuie să conțină:

1. Noțiuni de construcția bărcilor cu lopeți, pânze și motor.
2. Elemente de matelo'aj.
3. Văslirea, manevra cu pânze pe fluvii și pe Mare.
4. Manevra și descrierea pe scurt a motoarelor de bărci.
5. Lumini și reguli de drum pe apă.
6. Noțiuni de salvare, instrucțiuni, sfaturi marinărești, pentru navigatorii începători.

7. Păstrarea și întreținerea bărcilor.

Manuscrisul, trebuie să fie scris citeț; numai pe o singură pagină; semnat cu pseudonim sau motto, însoțit de un plic sigilat, care să conțină numele autorului.

Manuscrisul, premiat, rămâne proprietatea Ligii Navale, care-și rezervă dreptul de a face modificări la imprimarea cărții, și care nu trebuie să fie mai mare de 8 coale de tipar.

Manuscrisele, însoțite de plicuri cu numele autorilor, se primesc până la 1 Ianuarie 1932 la *Sediul Ligii Navale Române din Str. Aristide Briand (Fostă Regală) No. 16 București*.

—xxx—

T A B L O U

De mișcarea pe apă a României în cursul anului 1930 cu vase fluviale, pe categorii de pavilioane, numeric, precum și pe categorii de mărfuri încărcate și descărcate în tone greutate.

Pavilionul vasului	V a s e				Mărfuri în tone greutate			
	Numeric		Tone registru		Cereale		Diverse	
	Intrate	Esite	Intrate	Esire	Intrate	Esire	Intrate	Esire
Român	9.263	8.701	2.631.873	2.589.769	812.135	79.875	830.610	106.728
Austriac	593	439	201.856	178.868	47.276	38.014	44.804	109.250
Bulgar	110	237	11.494	19.253	11.883	1.594	5.132	21.426
Bavarez	17	227	6.95	87.162	—	12.221	3.131	106.761
Belgian	159	187	77.093	85.901	71.718	69.366	3.772	21.828
Ceho-Slovac	263	130	75.359	44.191	14.176	18.895	33.894	14.829
Englez	12	88	4.865	31.306	4.988	1.214	1.195	45.361
Elvețian		8		2.761				4.848
Francez	220	234	93.765	102.241	102.863	84.868	18.532	30.817
Grec	358	330	180.865	159.945	210.408	175.616	508	2.879
German	99	221	40.060	95.043	35.455	33.937	26.453	78.270
Italian	25	24	13.827	11.598	13.570	9.555	—	709
Iugo-Slav	341	419	281.524	191.165	137.252	4.040	4.116	207.996
Olandez	82	171	34.396	60.303	12.591	6.844	4.830	79.750
Turc		18		2.034				4.481
Ungar	310	212	117.305	85.483	51.743	33.687	33.089	61.181
Total	11.853	11.676	3.771.219	3.746.835	1.526.089	1.289.635	1.010.017	1.858.261

INTRATĂ

Pasageri	823.651
Bovine	172
Ovine	1.217
Cai	48
Păsări	6.780

EȘITĂ

Pasageri	813.586
Bovine	39
Ovine	9.429
Cai	30
Porci	6

T A B L O U

Cu vase maritime pe categorii de pavilion, numeric și în tone de registru, precum și pe categorii de mărfuri încărcate și descărcate în tone greutate.

Pavilionul vasului	V a s e				Mărfuri în tone greutate		
	Numeric		Tone registru		Diverse cereale		Diverse
	Intrate	Esire	Intrate	Esire	Intrate	Esire	Esire
Român	194.299		209.384	409.911	44.169	155.211	319.139
American	33.48		142.074	181.687	7.590	444	69.111
Bulgar	6.2		6.327	1.462	1.690	340	17.078
Belgian	3.15		9.915	57.941	3.277	19.203	47.153
Danez	12.31		24.956	80.385	4.614	51.168	24.764
Englez	151.500		366.466	1.356.413	57.402	869.284	717.121
Egiptean	33.45		61.949	109.894	13.513	2.97	102.411
Francez	67.149		166.985	323.481	7.826	70.990	151.061
Firlandez		9		29.175			44.827
German	63.135		165.384	351.172	40.148	91.305	204.251
Grec	37.480		37.398	1.033.847	35.256	712.911	243.962
Italian	279.689		756.326	1.898.631	71.974	705.312	812.950
Iugo-Slav		62		186.900		156.020	1.091
Lituanian		1		2.634		4.436	
Norvegian	27.141		65.178	344.234	14.434	198.992	225.205
Polonez		15		9.535		4.052	6.405
Peruvian		2		2.329			3.753
Spaniol		5		12.813		4.405	16.227
Suedez	14.51		30.506	117.158	2.774	34.692	28.475
Turc		8.56		2.519		13.18	30.352
Ungar		9		32.952		17.103	
Total	958.2892		2.211.289	7.056.730	312.730	2.307.189	3.261.114

INTRATĂ

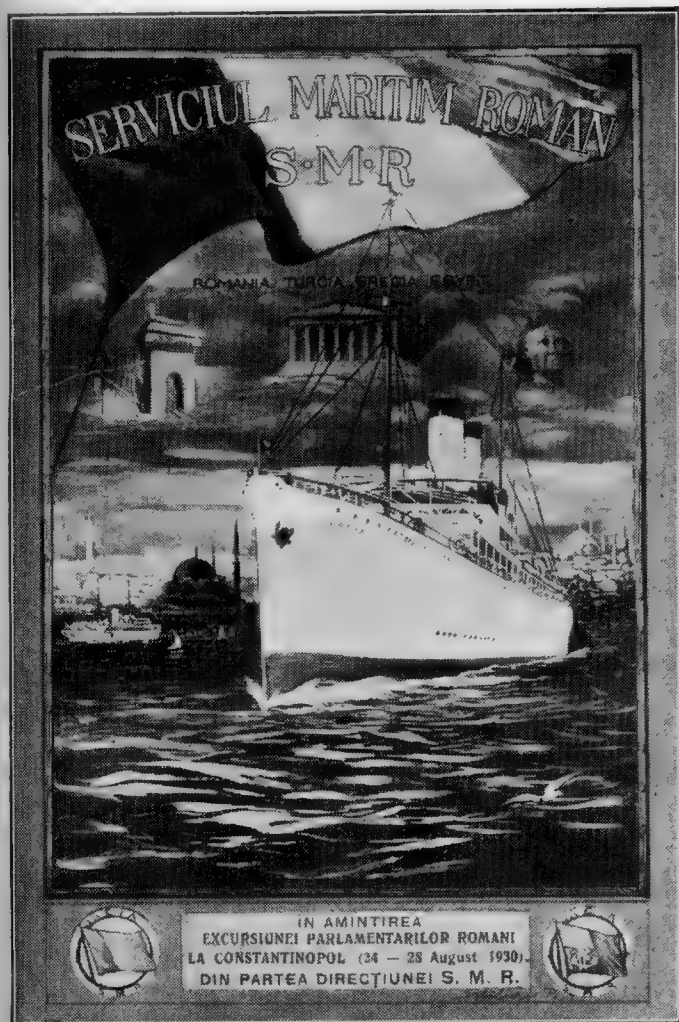
Pasageri	8.893
--------------------	-------

EȘITĂ

Pasageri	6.888
Bovine	1.243
Ovine	5.122
Cai	62

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

Adr. Télégr. : SEMERE BUCAREST



ITINERARIUL

Liniei Constanța — Istanbul

Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil

VAPORUL	Con- stanța Plecare Joi ora 22	Istanbul		Con- stanța Sosire Luni ora 2
		Sosire Vineri ora 14	Plecare Duminică ora 10	
Principesa Maria . .	29 Oct.	30 Oct.	1 Noem.	2 Noem.
Principesa Maria . .	5 Noem.	6 Noem.	8 „	9 „
Principesa Maria . .	12 „	13 „	15 „	16 „
Principesa Maria . .	19 „	22 „	22 „	23 „
Principesa Maria . .	26 „	27 „	29 „	30 „

TARIFUL BILETELOR DE CĂLĂTORIE

BILETE DE DUCERE

DE LA	CLASA	P E N T R U			
		CONSTANȚA	ISTANBUL	PIREU	ALEXANDRIA
CONSTANȚA	I	—	Lei 3200	Lei 6800	Lei 15200
	II	—	„ 2400	„ 4800	„ 11000
	III	—	„ 700	„ 1400	„ 2600
ISTANBUL	I	Lire T. 40	—	Lire T. 40	Lir. T. 140
	II	„ 30	—	„ 30	„ 90
	III	„ 8	—	„ 6	„ 20
PIREU	I	Dr. 3470	Dr. 1900	—	Dr. 2935
	II	„ 2465	„ 1340	—	„ 2005
	III	„ 685	„ 350	—	„ 360
ALEXANDRIA	I	P. T. 1800	P. T. 1400	P. T. 750	—
	II	„ 1300	„ 900	„ 475	—
	III	„ 300	„ 200	„ 80	—

ITINERARIUL

Liniei Constanța — Istanbul — Pireu — Alexandria

Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil

VAPORUL	Con- stanța Plecare Sâmbătă ora 22	Istanbul		Pireu Sos. ora 10 Marți Pl. ora 18	Alexandria		Pireu Sos. ora 8 Marți Pl. ora 13	Istanbul		Con- stanța Sosire Vineri ora 2
		Sosire Duminică ora 14	Plecare Luni ora 9,30		Sosire Joi ora 8	Plecare Duminică ora 15		Sosire Miercuri ora 15	Plecare Joi ora 10	
Dacia	31 Oct.	1 Noem.	2 Noem.	3 Noem.	5 Noem.	8 Noem.	10 Noem.	11 Noem.	12 Noem.	13 Noem.
România	7 Noem.	8 „	9 „	10 „	12 „	15 „	17 „	18 „	19 „	20 „
Dacia	14 „	15 „	16 „	17 „	19 „	22 „	24 „	25 „	26 „	27 „
România	21 „	22 „	23 „	24 „	26 „	29 „	1 Dec.	2 Dec.	3 Dec.	4 Dec.
Dacia	28 „	29 „	30 „	1 Dec.	3 Dec.	6 Dec.	3 „	9 „	10 „	14 „

BILETE DE DUCERE ȘI INTOARCERE

DE LA	CLASA	PENTRU URMĂTOARELE			
		CONSTANȚA	ISTANBUL	P I R E U	ALEXANDRIA
CONSTANȚA	I	—	Lei 5440	Lei 12200	Lei 25800
	II	—	„ 4080	„ 8660	„ 18650
	III	—	„ 1190	„ 2480	„ 4370
ISTANBUL	I	Lire T. 68	—	Lire T. 77	Lir. T. 243
	II	„ 51	—	„ 57	„ 166
	III	„ 14	—	„ 13	„ 34
P I R E U	I	Dr. 5910	Dr. 234	—	Dr. 5015
	II	„ 4220	„ 2286	—	„ 3420
	III	„ 1170	„ 609	—	„ 621
ALEXANDRIA	I	P. T. 3070	P. T. 2340	P. T. 1340	—
	II	„ 2220	„ 1500	„ 870	—
	III	„ 520	„ 340	„ 160	—

MERSUL TRENURILOR

CONSTANȚA PORT-FETEȘTI-BUCUREȘTI NORD

6.10	7.00	—	—	—	Plec.	CONS/TA-P.	Sos.	—	—	—	20.55	20.55
6.20	7.10	14.13	19.40	23.05	„	CONS/TA-P.	„	7.03	10.15	13.55	20.16	20.45
7.28	8.02	15.21	—	0.19	„	CONS/TA-P.	„	6.56	—	12.49	19.14	19.56
8.33	8.50	16.35	—	1.34	Sos.	FETEȘTI	Plec.	4.41	—	11.36	18.11	19.11
12.42	11.20	20.42	23.10	5.41	„	BUCUREȘTI	„	0.30	6.45	7.30	14.42	16.45

La trenurile care pleacă din Constanța la 7.10 și 19.40 și din București-Nord la 6.45 și 16.45 se atașează câte un vagon-restaurant iar la trenurile care pleacă din Constanța la 23.05 și din București la 0.30, câte un vagon de dormit de clasa I-a și 2-a.

CONS/TA PORT-(Buzău-Warszawa-Berlin-Praha-Wien)-GALAȚI

4.30	11.10	—	Plec.	**CONS/TA-Port	Sos.	—	17.32	20.55
4.35	11.18	14.13	„	CONS/TA-Oraș	„	13.55	17.25	20.45
6.23	14.07	17.05	„	FETEȘTI	„	10.36	14.37	18.35
8.42	16.47	19.45	Sos.	FĂUREI	Plec.	7.13	11.55	16.00
8.42	16.59	20.14	Plec.	Făurei	Sos.	7.00	11.44	15.49
9.22	17.55	21.10	Sos.	Buzău	Plec.	6.10	10.50	15.10
9.36	20.02	1.09	Plec.	Buzău	Sos.	3.48	10.15	14.10
18.00	5.58	12.55	Sos.	Gr. Chica V. (fr. r.)	„	12.56	22.50	5.15
18.43	6.25	12.22	„	Snialyn (fr. pol.)	„	12.14	22.23	4.23
33.03	11.12	18.20	„	Lwów	Plec.	8.10	18.25	0.28
8.24	23.12	—	Sos.	Warszawa (g. pr.)	Plec.	22.30	—	14.56
8.42	16.59	20.14	Plec.	Făurei	Sos.	6.00	11.44	15.49
9.22	17.55	21.10	Sos.	Buzău	Plec.	6.10	10.50	15.10
9.36	20.02	1.09	Plec.	Buzău	Sos.	2.48	10.15	14.10
18.00	5.58	12.55	Sos.	Gr. Chica Vodă	„	14.00	23.43	5.24
18.43	6.25	12.33	„	Sniatyn	„	12.44	22.38	5.03
7.26	19.41	—	„	Katowice	Plec.	—	10.30	16.06
11.07	23.54	—	„	Breslau	„	—	6.08	12.26
16.34	7.20	—	„	Berlin (Friedr. Str.)	„	—	23.25	7.55
—	7.50	12.48	„	*Praha (Wilsonovo)	„	14.00	22.15	—
—	6.40	11.25	Sos.	*Wien	Plec.	15.35	23.10	—
9.24	17.06	20.02	Plec.	FĂUREI	Sos.	7.41	8.55	16.02
10.14	18.23	21.20	Sos.	BRĂILA	Plec.	6.51	7.23	14.20
10.55	19.25	22.30	Sos.	GALAȚI	Plec.	6.10	6.22	13.18

* Via Lwów-Petrovice-Bohumin-Prerov. * Via Lwów-Petrovice-Breslav.

** Trenurile care circulă între București și Constanța-oraș, sunt îndrumate în port numai în zilele de plecare și de sosire a vapoarelor, indicate în itinerar.

Instrucțiuni pentru aplicarea tarifului de bilete

Prețul biletelor. Prețul clasei I-a dă dreptul la un loc în cabinele de pe puntea inferioară a vapoarelor. Pentru locurile din cabinele situate pe puntea principală sau de promenadă se percepe un supliment de 10% sau 1%, iar pentru locurile din cabinele de lux 25%.

În cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din prețul tarifar al biletului de clasa I-a.

Prețurile clasei a 2-a sunt valabile pentru locurile din cabinele situate pe puntea principală. Pentru locurile cabinelor de pe puntea de promenadă se percepe un supliment de 10%.

În prețul biletelor de călătorie sunt cuprinse toate taxele impuse călătorilor de către autoritățile porturilor de îmbarcare și de debarcare.

Hrana. Prețul biletelor de clasa I-a și a II-a cuprinde și costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi.

Copii. Copii între 4 și 10 ani plătesc 50%, iar copii între 10 și 15 ani 75% din prețul net al biletului și integral taxele impuse călătorilor de către autoritățile porturilor de îmbarcare și de debarcare. Dacă o familie călătorește cu mai mulți copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet pe când ceilalți vor plăti 25% din prețul net al biletului.

Familii. Familiile compuse din 3 persoane adulte călătorind în orice clasă se bucură de o reducere de 10% asupra prețului net al biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane adulte beneficiază de o reducere de 15% iar cele compuse din 5 până la 10 persoane de 20%.

Familiiile compuse din 3 persoane adulte care cumpără biletele de ducere și întoarcere, vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra prețului net al biletului de întoarcere, plătind prețul integral pentru ducere, iar familiile compuse din 4 persoane adulte și mai mult de o reducere de 50%.

Voiajori de comerț și artiști. Se acordă o reducere de 30% asupra prețului net al biletului artiștilor de teatru cari vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Aceași reducere se acordă și voiajorilor de comerț dacă dovedesc calitatea lor prin legitimații speciale.

Turiști. Turiștii cari călătoresc în grupe de cel puțin 5 persoane beneficiază de reduceri speciale. Aceste reduceri se fixează exclusiv de Direcțiunea S. M. R.

Bilete de ducere și întoarcere. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra prețului net al bileului de întoarcere pentru toate clasele, dacă se achită în același timp cu biletul de ducere.

Copiii dela 4 până la 15 ani se bucură de o reducere de 10% asupra prețului net al biletului de întoarcere oșebit de reducerile pentru copii menționate mai sus.

Biletele de întoarcere sunt valabile 90 zile dela data emiterii lor.

Viza pașapoartelor. Intrarea în Turcia, în Grecia și în Egipt este interzisă persoanelor al căror pașaport nu va purta viza unui Consulat al țării de destinațiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admiși pe vapor.

Legătură cu trenurile. Vapoarele sunt în legătură la Constanța și București cu trenurile accelerate și de lux dela și pentru principalele stațiuni din străinătate.

INTINERAR

pe linia Dunăre — Constanța — Egec

Valabil cu începere de la 1 Iulie 1931

		Cu vapoarele:					
		Durostor		Durostor		Durostor	
		voy. 183	voy. 184	voy. 185	voy. 186	voy. 187	voy. 187
Brăila . . .	plec.	7 h.	9 Iul.	9 Aug.	9 Sept.	9 Oct.	9 Nov.
Galați . . .							
Sulina . . .	sosire plec.	18 19	9 9	9 9	9 9	9 9	9 9
Constanța . . .	sosire plec.	dim. seara	10 11	10 11	10 11	10 11	10 11
Cavarna . . .	sosire plec.	dim. seara	12 12	12 12	12 12	12 12	12 12
(facultativ)							
Istanbul . . .	sosire plec.	dim. seara	13 13	13 13	13 13	13 13	13 13
Pireu . . .	sosire plec.	seara seara	15 22	15 22	15 22	15 22	15 22
Volo . . .	sosire plec.	dim. seara	23 23	23 23	23 23	23 23	23 23
Istanbul . . .	sosire plec.	dim. seara	25 25	25 25	25 25	25 25	25 25
Constanța . . .	sosire plec.	seara seara	26 28	26 28	26 28	26 28	26 28
Sulina . . .	sosire plec.	7 h. 8 h.	29 29	29 29	29 29	29 29	29 29
Galați . . .	sosire	20 h.	29	29	29	29	29
Brăila . . .							

București, la 1 Iulie 1931

DIRECȚIUNEA

SERVICIULUI MARITIM ROMÂN

No. 2327 B.

București, 8 Aprilie 1931

TARIF DE BILETE

pentru vapoarele liniei Dunăre — Constanța — Egec
valabil de la 15 Aprilie 1931

Galați - Sulina		Sulina - Pireu		Pireu - Istanbul	
Clasa II-a	Lei 200	Clasa II-a	Lei 2550	Clasa II-a	Dr. 500
Punte	" 70	Punte	" 850	Punte	" 170
Galați - Cavarna		Constanța-Pireu		Volo - Istanbul	
Clasa II-a	Lei 825	Clasa II-a	Lei 2200	Clasa II-a	Dr. 400
Punte	" 275	Punte	" 750	Puntea	" 135
Sulina-Istanbul		Istanbul-Galați		Galați - Pireu	
Clasa II-a	Lei 1525	Clasa II-a	L. turc. 22	Clasa II-a	Lei 2750
Punte	" 520	Punte	" 8	Punte	" 900
Constanța - Istanbul		Pireu-Galați		Sulina - Constanța	
Clasa II-a	Lei 1150	Clasa II-a	Dr. 1250	Clasa II-a	Lei 350
Punte	" 400	Punte	" 425	Punte	" 120

Istanbul - Sulina

Clasa II-a L. turc. 19
Punte " 7

Galați-Istanbul

Clasa II-a Lei 1650
Punte " 550

Constanța - Galați

Clasa II-a Lei 500
Punte " 170

Pireu - Sulina

Clasa II-a Dr. 1175
Punte " 400

Sulina-Galați

Clasa II-a Lei 200
Punte " 70

Istanbul - Constanța

Clasa II-a L. turc. 14
Punte " 6

Galați - Constanța

Clasa II-a Lei 500
Punte " 170

Constanța - Sulina

Clasa II-a Lei 350
Punte " 120

Pireu-Constanța

Clasa II-a Dr. 1000
Punte " 350

Constanța - Cavarna

Clasa II-a Lei 325
Punte " 120

Istanbul-Pireu

Clasa II-a L. turc. 14
Punte " 5

Volo - Constanța

Clasa II-a Dr. 800
Punte " 270

Volo-Galați

Clasa II-a Dr. 1050
Punte " 350

INTINERAR

pe linia Dunăre — Levant

Valabil cu începere de la 1-iu Octombrie 1931

		Cu vapoarele:				
		Constanța	Iași	Constanța	București	Iași
		voy. 80	voy. 65	voy. 81	voy. 68	voy. 66
Galatz . . .	plec.	7 h.	6 Oct.	28 Oct.	22 Nov.	8 Dec.
Sulina . . .	sos.	17 "	6 "	28 "	22 "	8 "
"	plec.	18 "	6 "	28 "	22 "	8 "
Constanța . . .	sos.	dim.	7 "	29 "	23 "	9 "
"	plec.	"	8 "	30 "	24 "	10 "
Istanbul . . .	sos.	dim.	9 "	31 "	25 "	11 "
"	plec.	seara	9 "	31 "	25 "	11 "
Beyruth . . .	sos.	dim.	14 "	5 Nov.	30 "	16 "
"	plec.	seara	15 "	6 "	1 Dec.	17 "
Haifa . . .	sos.	dim.	16 "	7 "	2 "	18 "
Jaffa . . .	plec.	seara	21 "	12 "	7 "	23 "
P. Saïd . . .	sos.	dim.	22 "	13 "	8 "	24 "
"	plec.	seara	23 "	14 "	10 "	25 "
Alexandria . . .	sos.	dim.	24 "	15 "	11 "	26 "
"	plec.	seara	25 "	16 "	12 "	27 "
Haifa . . .	sos.	seara	—	—	13 "	28 "
Jaffa . . .	plec.	seara	—	—	14 "	29 "
Smyrna . . .	sos.	seara	28 "	19 "	—	—
(facult.) . . .	plec.	seara	29 "	20 "	—	—
Istanbul . . .	sos.	dim.	31 "	22 "	19 "	3 Jan.
"	plec.	seara	31 "	22 "	19 "	3 "
Burg. - Varna . . .	sos.	dim.	—	—	20 "	4 "
(facult.) . . .	plec.	seara	—	—	21 "	5 "
Constanța . . .	sos.	seara	1 Nov.	23 "	22 "	6 "
"	plec.	seara	4 "	26 "	—	—
Sulina . . .	sos.	7 h.	5 "	27 "	—	—
"	plec.	8 "	5 "	27 "	—	—
Galați . . .	sos.	20 "	5 "	27 "	—	—

București, la 1 Octombrie 1931

DIRECȚIUNEA
SERVICIULUI MARITIM ROMÂN

București le 17 April 1931

No. 2478 B.

TARIF DE BILETE
pentru Vapoarele liniei Dunăre-Constanța-Levant
valabile de la 15 Aprilie 1931

<u>Galați - Sulina</u>	<u>Galați - Constanța</u>	<u>Galați-Istanbul</u>
Clasa II-a Lei 200 Punte „ 70	Clasa II-a Lei 500 Punte „ 170	Clasa II-a Lei 1650 Punte „ 550
<u>Galați - Izmir</u>	<u>Galați-Beyruth</u>	<u>Galați Haifa-Jaffa</u>
Clasa II-a Lei 2500 Punte „ 700	Clasa II-a Lei 5000 Punte „ 1700	Clasa II-a Lei 5500 Punte „ 1850
<u>Sulina - Galați</u>	<u>Sulina - Constanța</u>	<u>Constanța - Sulina</u>
Clasa II-a Lei 200 Punte „ 70	Clasa II-a Lei 350 Punte „ 120	Clasa II-a Lei 350 Punte „ 120
<u>Constanța - Galați</u>	<u>Constanța-Istanbul</u>	<u>Constanța-Izmir</u>
Clasa II-a Lei 500 Punte „ 170	Clasa II-a Lei 1150 Punte „ 400	Clasa II-a Lei 2000 Punte „ 700
<u>Constanța-Beyruth</u>	<u>Constanța-Haifa Jaffa</u>	<u>Istanbul-Beyruth</u>
Clasa II-a Lei 4500 Punte „ 1500	Clasa II-a Lei 5000 Punte „ 1700	Clasa II-a L. turc. 44 Punte „ 15
<u>Istanbul - Haifa Jaffa</u>	<u>Istanbul - Constanța</u>	<u>Izmir-Beyruth</u>
Clasa II-a L. turc. 50 Punte „ 70	Clasa II-a L. turc. 14 Punte „ 6	Clasa II-a L. turc. 35 Punte „ 12
<u>Izmir - Haifa Jaffa</u>	<u>Izmir - Constanța</u>	<u>Beyruth-Haifa Jaffa</u>
Clasa II-a L. turc. 45 Punte „ 15	Clasa II-a L. turc. 25 Punte „ 9	Clasa II-a P.E. 130 Punte „ 45
<u>Beyruth-Tripoli</u>	<u>Beyruth-Port Saïd</u>	<u>Haifa-Beyruth</u>
Clasa II-a P.E. 50 Punte „ 20	Clasa II-a P.E. 250 Punte „ 85	Clasa II-a P.E. 100 Punte „ 35
<u>Haifa Jaffa-Port Saïd</u>	<u>Haifa Jaffa-Istanbul</u>	<u>Haifa Jaffa - Constanța</u>
Clasa II-a P. P. 150 Punte „ 50	Clasa II-a P. T. 500 Punte „ 170	Clasa II-a P.T. 650 Punte „ 220
<u>Port Saïd-Alexandria</u>	<u>Port Saïd-Haifa Jaffa</u>	<u>Port Saïd - Tripoli</u>
Clasa II-a P. T. 120 Punte „ 40	Clasa II-a P. T. 150 Punte „ 50	Clasa II-a P.T. 250 Punte „ 85
<u>Port Saïd-Limassol</u>	<u>Alexandria-Tripoli</u>	<u>Alexandria-Haifa Jaffa</u>
Clasa II-a P. T. 250 Punte „ 85	Clasa II-a P.T. 250 Punte „ 85	Clasa II-a P.T. 170 Punte „ 65

<u>Alexandria-Beyruth</u>	<u>Alexandria-Limassol</u>	<u>Alexandria - Istanbul</u>
Clasa II-a P. T. 250 Punte „ 85	Clasa II-a P.T. 250 Punte „ 85	Clasa II-a P.T. 450 Punte „ 150
<u>Alexandria-Constanța</u>	<u>Alexandria - Izmir</u>	<u>Tripoli - Limassol</u>
Clasa II-a P. T. 600 Punte „ 225	Clasa II-a P.T. 350 Punte „ 120	Clasa II-a P.E. 80 Punte „ 20
<u>Tripoli - Pireu</u>	<u>Larnaca Limassol-Beyruth</u>	<u>Larnaca Limassol-Pireu</u>
Clasa II-a P. E. 400 Punte „ 135	Clasa II-a P.T. 80 Punte „ 25	Clasa II-a P.E. 350 Punte „ 125
<u>Pireu-Istanbul</u>	<u>Pireu-Constanța</u>	
Clasa II-a Dr. 500 Punte „ 175	Clasa II-a Dr. 1000 Punte „ 350	

**Instrucțiuni pentru aplicarea tarifului
de bilete**

Viza pașapoartelor. Pentru a intra sau numai a tranzita prin România, călătorii trebuie să posede pe pașaportul lor viza unui consulat român.

D-nii agenți sunt rugați a nu vinde bilete pentru un port străin înainte de a constata dacă călătorii posedă viza unui consulat al țării de destinație.

Prețul biletelor. În prețurile tarifarilor ale biletelor nu sunt cuprinse taxele impuse călătorilor de către autoritățile porturilor de îmbarcare și debarcare.

Hrana. Costul hranei nu este cuprins în prețurile din tarif. Călătorii de clasă cari ar dori să aibă hrana, vor avea de plătit costul la bord, anticipat, câte lei 300 pe zi sau echivalentul în alte monede, iar călătorii de punte 120 lei pe zi.

Copii. Copiii între 4 și 10 ani plătesc 50%, iar copiii între 10 și 15 ani 75% din prețul net al biletului.

Dacă o familie călătorește cu mai mulți copii sub 4 ani numai unul din ei este scutit de bilet pe când ceilalți vor plăti 25% din prețul net al biletului.

Reduceri de prețuri pentru familii. Familiile compuse din 3 persoane adulte beneficiază de o reducere de 10%, cele compuse din 4 persoane adulte de 15%, iar familiile compuse din 5—10 persoane de 20%.

Reduceri speciale. Se acordă o reducere de 30% asupra prețului net al biletului, voiajorilor de comerț, artiștilor de teatru, etc., dacă vor putea dovedi calitatea lor.

Funcționarii publici din porturile unde operează vasele S. M. R. se bucură de o reducere de 20%.

Bilete de ducere și întoarcere. Bilete de ducere și întoarcere nu se vor vinde pentru vapoarele acestei linii.

Bagaje. Pentru transportul bagajelor între porturile românești, se va percepe o taxă de 60 lei de fiecare colet, a cărui greutate nu ar depăși 100 kgr. În celelalte relațiuni se va percepe 120 lei de fiecare colet, sau echivalentul în alte monede.

Opriri facultative. D-nii agenți sunt rugați a nu vinde bilete pentru porturile cu opriri facultative, înainte de a se convinge că vapoarele vor atinge aceste porturi.

În cazul când vapoarele vor face escală într'un port care nu este indicat în itinerar, agențiile vor percepe ca preț de călătorie prețurile practice de celelalte companii de navigațiune.



N. F. R.

N. F. R.

NAVIGAȚIUNEA FLUVIALĂ ROMÂNĂ

MERSUL VAPOARELOR DE PASAGERI

Cu începere dela 15 Octombrie 1931 până la alte dispozițiuni

Orariul după ora Europei Orientale

Linia Brăila-Tulcea-Ismail-Vâlcov

in toate zilele

Brăila . . . (plecare 7 ³⁰)	Vâlcov . . . plecare 3 ⁰⁰
Galați . . . (sosire 8 ³⁰)	Chilia-Veche . . . 4 ³⁰
Reni (plecare 9 ⁰⁰)	Chilia-Nouă . . . 6 ⁰⁰
Isaccea 10 ⁰⁰	Câșlița 7 ²⁰
Tulcea 11 ²⁰	Ismail 9 ⁰⁰
Ismail (sosire 12 ⁵⁰)	Tulcea . . . (sosire 10 ⁵⁰)
Chilia-Veche . . . 14 ⁴⁰	Isaccea (plecare 11 ⁰⁰)
Chilia-Nouă . . . 16 ⁰⁰	Reni 13 ⁰⁰
Vâlcov 17 ²⁵	Galați (sosire 15 ⁰⁰)
Isaccea 17 ⁴⁰	Brăila (plecare 16 ²⁰)
Ismail 19 ⁰⁰	Brăila (plecare 18 ⁰⁰)
	Vâlcov 19 ¹⁵

Linia Tulcea-Sulina

in toate zilele

Tulcea . . . plecare 14 ⁰⁰	Sulina . . . plecare 5 ³⁰
Sulina . . . sosire 17 ³⁰	Tulcea . . . sosire 10 ³⁰

In legătură cu vapoarele care merg dela Tulcea spre Brăila

Linia Galați-Brăila

in toate zilele

Galați plecare . . . 7 ³⁰	10 ⁰⁰	12 ⁴⁵	16 ³⁰	și	18 ³⁰
Brăila 7 ³⁰	8 ⁴⁵	11 ¹⁵	14 ³⁰	și	18 ³⁰

Linia Măcin-Brăila

in toate zilele

Măcin plecare . . . 7 ⁰⁰	și	15 ⁰⁰
Brăila 10 ⁰⁰	și	17 ⁴⁵

in zilele de 15 ale fiecărei luni vaporul nu face curse

Linia Ostrov-Silistra-Călărași

in toate zilele

Ostrov . . . plecare . . . 5 ³⁰	Silistra . . . (sosire . . . 14 ⁵⁰)
Silistra . . . (sosire . . . 6 ⁰⁵)	Silistra . . . (plecare . . . 15 ⁰⁰)
Călărași . . . (plecare . . . 6 ³⁰)	Călărași . . . (sosire . . . 15 ⁴⁵)
Silistra . . . (sosire . . . 7 ¹⁵)	Silistra . . . (plecare . . . 16 ³⁵)
Călărași . . . (plecare . . . 7 ³⁰)	Silistra . . . (sosire . . . 17 ³⁵)
Silistra . . . (sosire . . . 8 ³⁰)	Silistra . . . (plecare . . . 17 ⁵⁰)
Călărași . . . (plecare . . . 10 ⁰⁰)	Ostrov . . . sosire . . . 18 ²⁰
Silistra . . . (sosire . . . 10 ⁴⁵)	
Călărași . . . (plecare . . . 11 ⁴⁵)	
Silistra . . . sosire . . . 12 ⁴⁵	

Linia Oltenița-Turlucaia

in toate zilele

Turlucaia . . . plecare . . . 6 ⁰⁵	Oltenița . . . plecare . . . 15 ²⁰
Oltenița . . . (sosire . . . 6 ²⁵)	Turlucaia . . . (sosire . . . 15 ⁴⁰)
Turlucaia . . . (plecare . . . 7 ⁰⁰)	Turlucaia . . . (plecare . . . 16 ⁴⁰)
Oltenița . . . (sosire . . . 7 ²⁰)	Oltenița . . . sosire . . . 17 ⁰⁰
Turlucaia . . . (plecare . . . 8 ²⁰)	Oltenița . . . (plecare . . . 17 ³⁰)
Oltenița . . . (sosire . . . 8 ⁴⁰)	Turlucaia . . . (sosire . . . 17 ⁵⁰)
Turlucaia . . . (plecare . . . 9 ²⁵)	Turlucaia . . . (plecare . . . 18 ³⁰)
Oltenița . . . (sosire . . . 9 ⁴⁵)	Oltenița . . . (sosire . . . 18 ⁵⁰)
Turlucaia . . . (plecare . . . 14 ⁰⁰)	Oltenița . . . (plecare . . . 20 ¹⁰)
Oltenița . . . sosire . . . 14 ²⁰	Turlucaia . . . sosire . . . 20 ³⁰

Linia Giurgiu-Rusciuc

Giurgiu plecare 8 ³⁰ 11 ⁰⁰ și 16 ⁰⁰	Calafat plecare 8 ⁰⁰ și 15 ⁰⁰
Rusciuc . . . 9 ³⁰ 12 ⁰⁰ „ 17 ⁵⁰	Vidin . . . 11 ⁰⁰ „ 17 ³⁰

Linia Calafat-Vidin

Linia Galați-Turnu-Severin

Duminică	Luni
Galați . . . plecare 6 ⁰⁰	T-Severin . . . plecare 13 ⁰⁰
Brăila . . . (sosire 7 ³⁰)	Crivina . . . „ 15 ⁰⁰
Gura Gârlii . . . (plecare 8 ⁰⁰)	Gruia . . . „ 17 ⁰⁰
G. Ialomiței . . . 11 ⁴⁵	Cetate . . . „ 18 ⁴⁵
Hârșova . . . 13 ³⁰	Calafat . . . (sosire 19 ³⁰)
Topalu . . . 14 ³⁰	Vidin . . . (plecare 19 ⁴⁵)
Cernavoda . . . (sosire 16 ⁰⁰)	L-Palanca . . . 20 ¹⁰
Rasova . . . 17 ⁴⁰	Bechel . . . „ 1 ⁰⁰
Oltenița . . . (plecare 17 ⁴⁵)	
Silistra . . . (sosire 18 ⁴⁵)	
Oltenița . . . (plecare 20 ²⁰)	
Silistra . . . (sosire 23 ⁴⁰)	
Oltenița . . . (plecare 4 ³⁰)	
Turlucaia . . . (plecare 4 ⁴⁵)	
Giurgiu . . . (sosire 5 ²⁰)	
Rusciuc . . . (plecare 9 ⁵⁰)	
Șișlov . . . (plecare 11 ¹⁵)	
Zimnicea . . . (sosire 11 ⁴⁵)	
T-Măgurele . . . (plecare 11 ⁴⁵)	
Samovid . . . (sosire 16 ⁴⁰)	
Corabia . . . (plecare 16 ⁴⁵)	
Bechel . . . (sosire 19 ⁴⁵)	
L-Palanca . . . (plecare 20 ⁰⁰)	
Vidin . . . (sosire 21 ⁰⁰)	
Calafat . . . (plecare 22 ⁴⁵)	
Cetate . . . (sosire 23 ¹⁵)	
Gruia . . . (plecare 24 ¹⁵)	
Crivina . . . (sosire 24 ¹⁵)	
T-Severin . . . (plecare 24 ¹⁵)	

in legătură cu vapoarele care merg dela T-Severin la Baziaș

Linia N F R Galați-Silistra

odată pe săptămână — cu plecarea din Galați în fiecare Joi dimineața la ora 6, iar din Silistra Vineri dim. la ora 7.

Galați . . . plecare 6 ⁰⁰ Joi	Silistra . . . plecare 7 ⁰⁰ Vineri
Brăila . . . sosire 7 ³⁰	Oltenița . . . „ 9 ⁰⁰
G. Gârlii . . . plecare 8 ⁰⁰	Rasova . . . „ 10 ⁰⁰
G. Ialomiței . . . 11 ⁴¹	Cernavoda . . . sosire 10 ⁴⁵
Hârșova . . . 13 ³⁰	Topalu . . . (plecare 11 ⁰⁰)
Topalu . . . 14 ³⁰	Hârșova . . . „ 12 ¹⁵
Cernavoda . . . sosire 16 ⁰⁰	G. Ialomiței . . . 13 ⁴⁰
Rasova . . . (plecare 17 ⁴⁵)	G. Gârlii . . . 14 ⁰⁵
Oltenița . . . 18 ⁴⁵	Brăila . . . (sosire 15 ⁰⁰)
Silistra . . . 20 ²⁰	Galați . . . (plecare 17 ⁵⁰)
Silistra . . . (sosire 23 ³⁰)	Galați . . . (sosire 19 ⁰⁰)

Linia Turnu-Severin-Baziaș

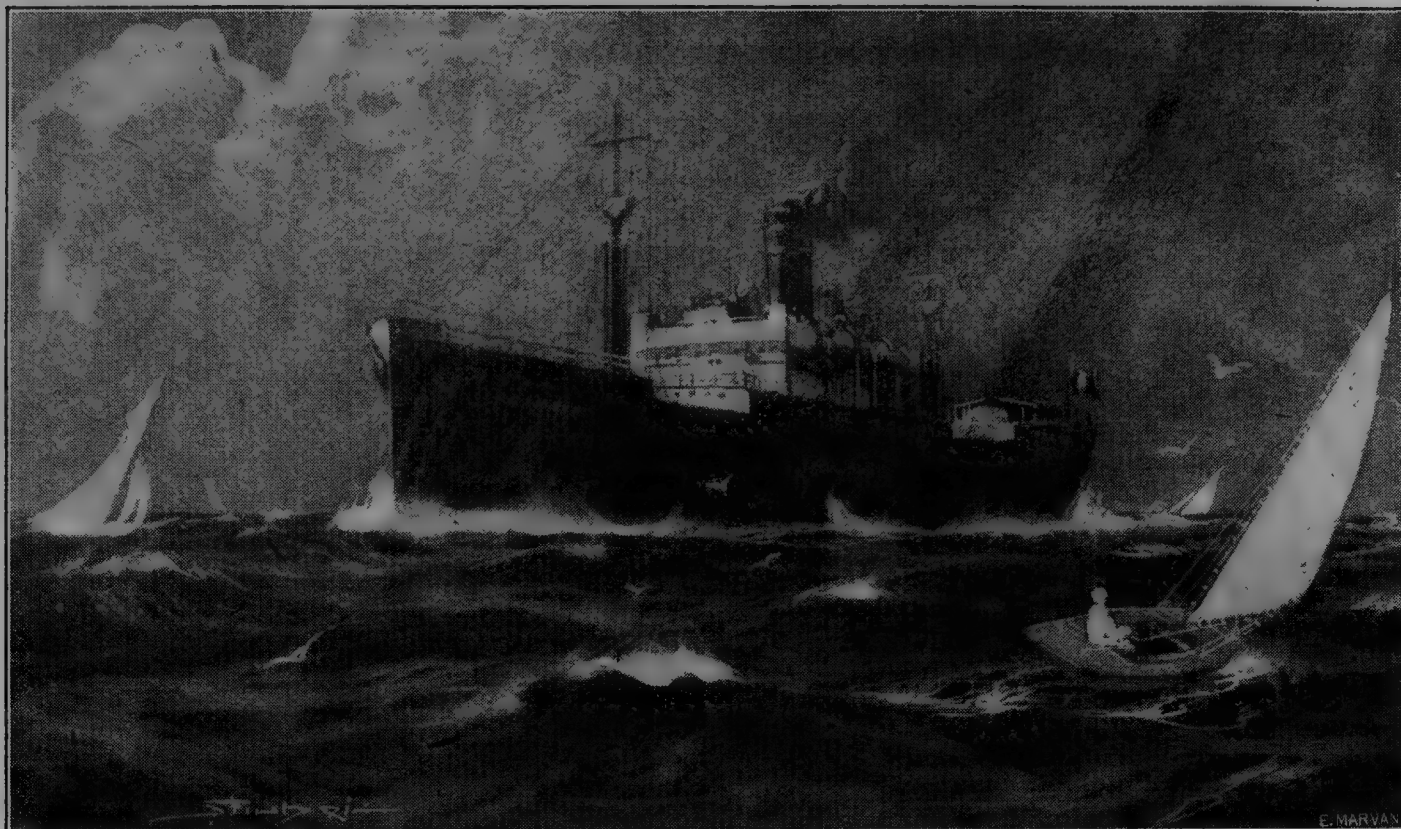
Mărcuși și Duminică	Moldova plec. 16 ³⁰	Drencova plec. 8 ⁵⁵
T-Severin plec. 6 ⁰⁰	Baziaș sos. 18 ⁰⁰	Șvinița . . . 9 ²⁵
Orșova . . . 8 ³⁰	Luni și Joi	Orșova . . . 11 ³⁰
Șvinița . . . 11 ⁰⁰	Baziaș plec. 5 ³⁰	T-Severin . . . 12 ³⁰
Drencova . . . 13 ⁰⁰	Moldova . . . 6 ⁴⁵	

Eventuale întârzieri sau anularea unor curse nu dau dreptul la despăgubiri.

CURSE REGULATE PENTRU TRANSPORTUL MĂRFURILOR COLETE:

Intre porturile GALAȚI ȘI TURNU-SEVERIN cu plecarea din GALAȚI ȘI TURNU-SEVERIN în fiecare Duminică. Intre GALAȚI-TULCEA-SULINA-ISMAL-CHILIA ȘI VÂLCOV odată pe săptămână cu plecarea din BRĂILA în fiecare Mărcuși și din GALAȚI Joi. Transporturi regulate de automobile între porturile GIURGIU ȘI RUSCIUC și între porturile OLTEȚIȘI ȘI TURTUCAIA

ROMÂNIA



PRIMA SOCIETATE NAȚIONALĂ DE NAVIGAȚIUNE MARITIMĂ

SOCIETATE ANONIMĂ

CAPITAL SOCIAL 20.000.000

București — Strada C. A. Rosetti No. 20

Adresa telegrafică: „ROMARIN”. — Telefon 2/2788



FLOTA:

S/S „SIRETUL”	6.000 TONE D. W.
„MILCOVUL”	6.500 „ D. W.
„PRAHOVA”	6.500 „ D. W.
„JIUL”	5.600 „ D. W.

OFICIUL NAUTIC ROMÂN



Telegramae:
NAUTICUS
București

C. ȘTEFANESCU MATERIALE, INSTRUMENTE
ȘI PUBLICAȚIUNI NAUTICE
STRADA JULES MICHELET, 15 — Tel. 2-1662

I. ROTHMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITĂ

MAGAZIN DE

**FERARIE, MAȘINI
VOPSELE ȘI
ARTICOLE TECHNICE**

**MARE DEPOZIT ȘI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE
EN-GROS EN-DETAIL**

TELEFON 65/4 :::: ADRESA TELEGRAFICA: „ROCO”

GALAȚI, STRADA PORTULUI No. 41 — GALAȚI

Sediul Central:
GALATZ

Sucursale proprii:
BUCUREȘTI,
CONSTANȚA,
BRĂILA,
SULINA,
GIURGIU,
BOURGAS.

Agenție la Londra:

Watson & Youell

(London Ltd.)

1 Leadenhall Street
London Ec 3

Correspondenți
în toată lumea

WATSON & YOUELL

AGENȚIE DE VAPOARE
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
FONDAT 1869 ■ ■ FONDAT 1869

Agenți și transportatori maritimi,
expedițiuni terestre și fluviale,
vămuiri, transitări și întreprinderi,
manipulațiuni și comision de che-
restea, cărbuni cardiff, mușamale.

■ ■

Trafic regulat de pasageri și mărfuri interne;

CONSTANTZA ȘI ALEXANDRIA

cu escale la:

Constantinopole, Mitilene, Smirna, Pireu

■ ■

Informațiuni și prospecte la cerere

Agenții societăților
de navigațiunei:

Furness, Withy & Ltd.

JOHNSTON LINE

Ellerman, Bucknall SS.
Co. Ltd.

Royal Netherlands S. S. Co.

Khedivial Mail Line

Alexandria

Royal Mail Steam Packet Co.

James Moss & Co. Ltd.

Rhein - Donau - Express

Viena, etc., etc.

Agenții pentru:

Lloyd's Londra

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ
DE

NAVIGAȚIUNE PE DUNARE

SEDIUL : BUCUREȘTI, — STR. GENERAL BERTHELOT, 15 TEL. 31/98 ȘI 49/40

DIRECȚIUNEA : BRAILA — STRADA DANUBIULUI, 17 — TELEFON 31/2

AGENȚII ÎN TOATE PORTURILE

ADRESA TELEGRAFICĂ: „SEREDE”

Societatea dispune de un parc de 100.000 tone,
slepuri, tancuri, afară de un număr important de
elevatoare, remorchere și vase de pasageri.

Se angajează cu orice fel de transporturi inclusiv petrol, și derivate pe Dunăre
până la Regensburg și pe mare până la Constantinopole. Societatea face
curse regulate de pasageri și mărfuri de mare viteză pe Dunăre, între Brăila,
Galați, Reni, Isaccea, Tulcea, Ismail, Kilia și Vâlcov, cu următorul itinerar: Ga-
lați pleacă în toate zilele (afară de Duminică) la orele 19^{1/2}, sosirea la Vâlcov
la orele 9 dimineața. Vâlcov pleacă în toate zilele (afară de Luni) la orele
1^{1/2} și sosirea la Galați la orele 4^{1/2} dimineața.

Prețul abonamentelor pe un an :

Pentru instituții, întreprinderi, agenții Lei 800

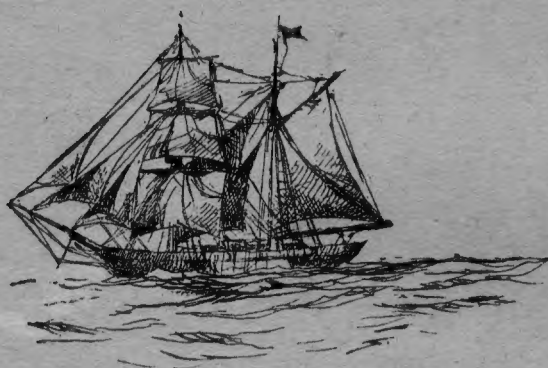
Pentru particulari „ 400

Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista.

Plata se poate face și în rate semestriale.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.



Prețul Lei 25.—

////////////////////////////////////
Inscrieți-vă în Liga Navală Română
////////////////////////////////////

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE E. MARVAN, B-DUL PRINCIPELE MIRCEA, 10 — BUCUREȘTI